لجنة الجغرافيا

المدن المصرية

الجزء الثانى
(القسم الأول، مدن الوجه البحرى)

إشراف: أحمد على إسماعيل
تحرير: فتحى محمد مصيلحى

المجلس الأعلى للثقافة
2007

المجلس الأعلى للثقافة

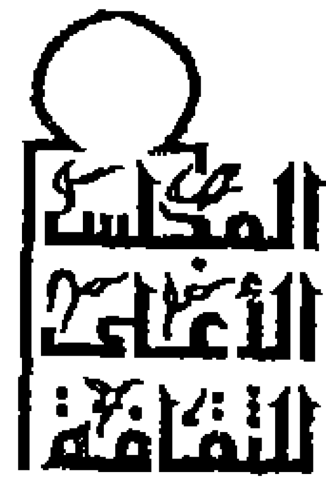
لجنة الجغرافيا

المدن المصرية

الجزء الثانى
القسم الأول
مدن الوجه البحرى

إشراف : أحمد على إسماعيل

تحـرير : فتحى محمد مصلحى



٢٠٠٧

المجلس الأعلى للثقافة
لجنة الجغرافيا

بطاقة الفهرسة

إعداد الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية

إدارة الشئون الفنية

إسماعيل على أحمد

المدن المصرية ، الجزء الثانى - القسم الأول - مدن الوجه البحرى -

ط١ - القاهرة : المجلس الأعلى للثقافة ، ٢٠٠٥

٥٤٤ ص ، ٢٤ سم .

١ - المدن المصرية

(أ) العنـوان

رقم الإيداع ٢٠٠٥/٢٢٣٤٤

طبع بالهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية

شارع الجبلاية بالأوبرا - الجزيرة - القاهرة ت ٢٧٣٥٢٣٩٦ فاكس ٧٣٥٨٠٨٤

El Gabalaya St., Opera House, El Gezira, Cairo

Tel. : 27352396 Fax : 7358084

تقديم

أصدرت لجنة الجغرافيا بالمجلس الأعلى للثقافة الجزء الأول من كتاب المدن المصرية (فى عام ٢٠٠٣) متناولا مدن الصعيد . وهاهى تقدم الجزء الثانى الذى يتضمن بعض مدن الوجه البحرى ، التى نرجو أن تستكمل فى قسم ثان من هذا الجزء الثانى ، على أن نتبع ذلك بقية المدن المصرية فى جزء ثالث طبقاً لخطة اللجنة .

وقد اتبعنا فى خطة المعالجة نفس المنهج تقريباً ، حيث تم تحديد النص بما يتراوح بين ٦٠ – ٨٠ صفحة متضمنة عدداً مناسباً من الخرائط والأشكال ، أما مفرادات المنهج فى المعالجة فكانت :

- الموقع والخصائص الموضعية .
- النشأة ومداخل النمو العمرانى .
- اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره .
- سكان المدينة نمواً ، توزيعاً وتركيبياً .
- الصورة العامة لاستخدام الأراضى .
- المشكلات الحضرية والتخطيط للمستقبل .

على أن بعض المعالجات خرجت بعض الشىء عن هذا المنهج الموحد واحتراما لشخصية الباحثين فقد أبقينا على النص كلما كان ذلك لا يمثل خروجاً واضحاً على المنهج .

كما تم التنسيق فى الجوانب الشكلية للمادة المقدمة ، واستبعدت بعض الجوانب الأصولية أو المنهجية ، كما جرى اختيار عدد مناسب من الخرائط والأشكال وحذفت فى بعض الأحيان أشكال أو صور قدمها الباحثون ؛ وذلك بهدف التوازن فى عدد الأشكال فى كل مدينة من ناحية ، وبالنظر إلى صعوبات طبع الصور أو الخرائط الملونة من ناحية أخرى .

وقد أشار بعض الباحثين إلى مصادرهم وهوامشهم إما بين ثنايا النص أو فى أسفل الصفحات ، بينما وردت فى حالات أخرى فى نهاية المعالجة ، وقد رأينا الإبقاء على التوثيق الذى رأى الباحثون الأخذ به ، وإن كنا قد حذفنا قوائم المصادر والمراجع اكتفاء بما ورد فى النص ، وتطبيقاً لما أخذنا به فى الجزء الأول عن مدن الوجه البحرى ، وعلى من يرغب فى الاستزادة من المصادر أن يراجع الرسائل أو المؤلفات الأصلية للباحثين .

ولما كانت فكرة الكتاب تعتمد بالدرجة الأولى على بحوث قدمت كرسائل جامعية لنيل إحدى درجتى الماجستير أو الدكتوراه ، مع تحديث البيانات الإحصائية ، فإن هذه كانت القاعدة أيضاً فى هذا الكتاب ، إلا فى الحالات التى لم تتوفر عنها رسائل أو التى كان من الصعب الوصول إلى مقدمى تلك المدن االرسائل ، وفى هذه الحالة تم استكتاب بعض الزملاء فصولاً عن المدن لتكون المعالجة شاملة على الأقل لعواصم المحافظات .

وفى الجزء الأول من الكتاب عن مدن الصعيد تم ترتيب المدن على افتراض أننا فى رحلة إلى تلك المدن انطلاقًا فى القاهرة ؛ ولذلك بدأنا بالجيزة وانتهينا بأسوان. أما فى مدن الوجه البحرى فكان ترتيب المدن من المعالجة يرتبط بأحجام تلك المدن طبقاً لآخر تعدادات القرن العشرين (١٩٩٦) .

وقد قام السيد عزت متولى برسم خرائط هذا الكتاب أيضاً اعتماداً على الأصول التى قدمها الزملاء الباحثون ، ولم تجر تعديلات على الخرائط إلا فى حالة خرائط النمو أحيانا ، حيث قدم بعض الباحثين خرائط لسنوات منفصلة وتم تجميع تلك الخرائط فى خريطة واحدة توضح تطور نمو العمران في تلك المدن .

وإننا إذ نقدم هذا القسم من الكتاب ، فإننا نرجو أن نوفق في استكمال دراسة المدن المصرية ، ونستحث الزملاء الذين كلفوا بإعداد بحوث عن المدن المتبقية أن يسارعوا إلى إتمام تلك البحوث ، والله الموفق .

القاهرة فى يونية ٢٠٠٤

أحمد على إسماعيل

مدينة بورسعيد

مصطفى محمد البغدادى(*)

مقدمة :

تعتبر مدينة بورسعيد من المدن المصرية الهامة لموقعها الفذ على مدخل قناة السويس ، وهى مدينة وميناء ومنطقة حرة عالمية ، لها أهميتها بالنسبة لمصر ، وبالنسبة للعالم .

ورغم أن موقعها يؤهلها لتحتل مكانة عالمية هامة ، إلا أن موضعها سبب لها كثير من المشكلات من حيث ندرة الأراضى الصالحة للبناء ، كما أن إحاطتها بالمياه من جميع الاتجاهات جعلها لا تتصل بالظهير المحلى بشكل مباشر ، كذلك تتعرض بعض سواحلها للتآكل نتيجة تقدم مياه البحر ، كما يتعرض ميناء بورسعيد للمنافسة من الموانىء البحرية القريبة مثل ميناء دمياط ، ومع ذلك نجحت بورسعيد فى التغلب على كثير من مشكلاتها ، والأكثر من ذلك أنها اتجهت حالياً لتنمية المنطقة الشرقية منها والواقعة فى سيناء شرق التفريعة ، وهذا المشروع من المشاريع القومية العملاقة التى تخدم بورسعيد وسيناء والتنمية الشاملة لجمهورية مصر العربية .

أولاً - الموقع والخصائص الموضعية :

١ - موقع مدينة بورسعيد :

ويمكن تحديد موقع مدينة بور سعيد على النحو التالى :

(*) مدرس بكلية التربية – جامعة عين شمس .

(أ) موقع بور سعيد الفلكى :

تقع مدينة بور سعيد على خط عرض ١٦ ٣١ْ ، وخط طول ١٨ ٣٢ْ ، وإذا كان الموقع الفلكى محدود الأهمية فى جغرا ية المدن ، حيث إنه يحدد نقطة بالنسبة للكرة الأرضية ، فإنه بالنسبة لمدينة بورسعيد له أهمية كبرى ، على اعتبار أنها مدينة ميناء على مدخل قناة السويس ، والسفن العالمية المتجهة إليها يلزمها تحديد موقعها الفلكى بكل دقة حتى يمكنها أن تهتدى إليها بسهولة .

(ب) موقع بور سعيد الاقليمى :

تقع مدينة بور سعيد على المدخل الشمالى لقناة السويس ، ويمتاز ميناؤها بموقعه الجغرافى الفذ بما له من مميزات بحرية عالمية ، وإلى الغرب من بورسعيد توجد مدينة دمياط على بعد ٤٧كم (طريق بورسعيد – شطا – دمياط) ، أما ناحية الجنوب فتقع مدينة الإسماعيلية على مسافة ٨٦كم (طريق بورسعيد – القنطرة غرب – الإسماعيلية) ، أما المطرية دقهلية فتوجد على بعد ٢٤كم إلى الجنوب الغربى من بورسعيد عبر بحيرة المنزلة .

ولعل أهم معطيات موقع بورسعيد هو اتصالها بالعالم الخارجى عبر البحر المتوسط وقناة السويس وتفريعة بورسعيد الجديدة ، أى أن موقع بورسعيد يتحدد بجانبين : جانب محلى داخل مصر ، ويتمثل فى علاقة بورسعيد ببعض المدن المصرية ، وجانب عالمى من خلال خدمة ميناء بورسعيد للملاحة البحرية العالمية ، وعلاقتها بالموانىء البحرية فى العالم .

٢ - أهمية موقع بورسعيد :

تستمد مصر بعض أهميتها من وجود قناة السويس فى أراضيها ، وبالتالى فإن وجود بورسعيد على المدخل الشمالى للقناة – كمدينة وكميناء – أعطاها أهمية بالنسبة لمصر وبالنسبة للعالم .

(أ) أهمية موقع بورسيعد بالنسبة لمصر :

* تمثل قناة السويس أهمية كبيرة فى حياة مصر ، حتى إن العالم كله لا يمكن أن يرى خريطة للعالم بدون قناة السويس. وتعتمد مصر اعتماداً كبيراً على قناة السويس فى الدخل القومى ؛ فقد بلغ دخل القناة نحو ٧٥٠ مليون جنيه فى منتصف التسعينات . ويتحكم ميناء بورسعيد فى زيادة

هذا الدخل أو فى انخفاضه ، فإذا كانت الخدمة المقدمة للسفن العابرة للقناة جيدة ، وإذا كان العمل فى الميناء يتم وفق خطط محكمة دون تأخر فى الشحن أو التفريغ وبالتالى دون غرامات مادية ؛ فهذا يؤدى إلى زيادة دخل القناة وتدعيم الاقتصاد المصرى(*) .

* يقوم ميناء بورسعيد باستيراد بعض احتياجات سكان مصر من مواد تموينية ومواد بناء وبضائع عامة ، حتى تغطى احتياجات السوق المصرية وتوفر بذلك المواد الأساسية التى ينخفض إنتاجها فى مصر .

* بعد حفر تفريعة بورسعيد الجديدة (شرق بورفؤاد) زادت طاقة القناة التصريفية وتحقيق الانسياب فى مسار السفن مما ساعد على زيادة الدخل القومى لمصر ، وزيادة الحركة الملاحية نتيجة لمرور الناقلات العملاقة .

* تعتبر قناة السويس بمدنها خط الدفاع الأول عن مصر من الناحية الشرقية ، وبالنسبة لبورسعيد فهى تقوم بمهمة الميناء الحربى وقت الحرب ، وتقوم بالدفاع وحماية مصر فى الجزء الشمالى الشرقى على امتداد محور البحر المتوسط وقناة السويس وشمال سيناء ، وذلك بما يتوافر لها من مميزات الميناء الحربى من انقطاع اليابس بالماء ، واتساع الجبهة البحرية لإتاحة الفرصة لحرية الحركة والمناورة .

* يوجد فى بورسعيد العديد من الشركات الصناعية والخدمية التابعة لهيئة قناة السويس ، وهذه الشركات تساهم فى التنمية الصناعية لمصر ، حيث إن عملها لا يقتصر على خدمة بورسعيد أو خدمة السفن العالمية المارة بالقناة ، بل تمتد خدماتها إلى أنحاء مصر ، وعلى سبيل المثال تقوم ترسانة بورسعيد بتصنيع المعديات والقاطرات اللازمة لعبور القناة والأنهار ، فضلاً عن تصنيع السفن وتقديم خدمات الصيانة والإصلاح للسفن العابرة للقناة ، كما تقوم شركة القناة للإنشاءات البحرية ببناء الفنادق السياحية العائمة العاملة بين القاهرة وأسوان فضلاً عن بناء الأبراج المعدنية والأرصفة العائمة والكبارى وخزانات البترول ، كما تقوم ببناء لنشات المطافىء وفوانيس الإضاءة والشمندورات ، وهى فى جملتها تخدم جميع أنحاء مصر .

(*) فى نهاية القرن العشرين ومطلع القرن الحادى والعشرين ارتفع إيراد قناة السويس السنوى إلى ما يجاوز ٢ مليار دولار أمريكى (المراجع) .

* بورسعيد كمدينة حضرية استطاعت أن تقدم خدماتها إلى بعض المراكز الصغيرة المنتشرة على امتداد قناة السويس حتى القنطرة جنوبا ، وكذلك تمد خدماتها إلى منطقة بحر البقر ومراكز التجمع السكانى فى جزر بحيرة المنزلة وقرى الصيادين المنتشرة على طول الطريق بين بورسعيد ودمياط .

* تمثل مدينة بورسعيد مركزاً لجذب الزائرين من داخل مصر بغرض الاستفادة من وضع المدينة كمدينة حرة ، أى أنها تعتبر مركز تسوق على مستوى الجمهورية .

* تعتبر بورسعيد إحدى المصايف الهامة فى مصر ، حيث إنها تضم أكثر من شاطىء مثل شاطىء بورسعيد وشاطىء بورفؤاد وشاطىء الجميل .

وإذا كان هناك بعض المصطافين يفضلون مصيف بورسعيد ، خاصة بعد تحويل المدينة إلى سوق حرة ، فإن البعض الآخر قد تحول عنها إلى مصايف أخرى للأسباب الآتية :

– عدم كفاية الشاليهات بعد تحول معظمها إلى مساكن دائمة لسكان بورسعيد .

– صعوبة الخروج من المنافذ الجمركية وإجراءات التفتيش .

– إجراءات شرطة أمن الموانى التى تمنع وجود الأفراد أو مرورهم على شواطىء بورسعيد ليلا خشية عمليات التهريب الجمركى التى قد تحدث عن طريق الشاطىء .

* إن التوجيه الجغرافى الخاص بمدينة بور سعيد واتجاه حياتها اعتمادا على الملاحة البحرية ، ووجود الجاليات الأجنبية بها منذ نشأتها جعلها تتأثر بالعنصر الأجنبى ، وهذه الظروف جذبت السائحين الأجانب إلى بورسعيد ، خاصة ركاب السفن العابرة للقناة ويشترك بعض ركاب هذه السفن فى برامج سياحية لا يكون لبورسعيد إلا نصيباً ضئيلاً منها (جولة سياحية سريعة بالمدينة قبل سفرهم إلى القاهرة أو أسوان) . أما الذين لا يشتركون فى برامج سياحية فإنهم يقضون أوقاتهم فى بورسعيد ويعتبرون مصدراً للدخل السياحى ، حيث يمثل هذا الجانب طلبًا على المطاعم والفنادق والخدمات الترفيهية ، فضلاً عن الطلب على بعض منتجات أسواق المدينة الحرة .

(ب) أهمية موقع بورسعيد بالنسبة للعالم .

* كان الهدف الرئيسى من حفر قناة السويس وإنشاء ميناء بورسعيد هو خدمة التجارة العالمية ، وموقع بورسعيد على مدخل القناة له أهميته الكبرى بالنسبة للعالم ، وقد اتضح ذلك عندما أغلقت القناة عام ١٩٦٧ وظلت مغلقة لمدة ثمانى سنوات عانى فيها العالم كثيراً من الصعوبات الاقتصادية .

* وتمتاز ميناء بورسعيد بأن الملاحة فيها ليلاً ونهاراً وذلك توفيراً للوقت. وتقوم بورسعيد بتموين السفن العالمية بالغذاء والماء والوقود وذلك بعد رحلة بحرية طويلة ، أى أن هذه السفن تكون متشوقة للوصول إلى ميناء بورسعيد طلبًا للخدمات السابقة أو لإجراء الإصلاحات والصيانات اللازمة للسفن ، أو لعلاج أى فرد مريض على هذه السفن .

* ومعروف أن قناة السويس هى أطول قناة فى العالم بدون أهوسة ، وهى القناة الوحيدة التى تعبرها سفن عملاقة ، كما أنها أنظف مجرى ملاحى فى العالم خاصة بعد عمليات التطهير التى تمت عام ١٩٧٥ . لهذا تعتبر القناة شريان المواصلات العالمية ، كما أنها تمثل عنق الزجاجة فى شبكة المواصلات الملاحية العالمية ، ومن هنا كان التفكير فى ازدواج بعض أجزاء القناة (ومنها تفريعة بورسعيد الجديدة) حتى يمكن عبور الناقلات العملاقة حمولة ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة .

* مدينة بورسعيد باعتبارها مدينة حرة على مدخل القناة ، شجع ذلك كثير من الدول الأجنبية على تصريف بعض منتجاتها فى أسواق بورسعيد ، من هنا فإن لبورسعيد علاقات اقتصادية بكثير من الدول الشرقية والغربية .

مما سبق يتضح أن بورسعيد تستمد أهميتها الدولية من أهمية قناة السويس بالنسبة للعالم . وكلما زادت الحركة الملاحية فى القناة كلما أتاح ذلك رواجا وازدهار لمدينة بورسعيد ، أما عندما تغلق القناة لأى سبب من الأسباب فإن جميع الأنشطة الاقتصادية بها تتوقف ، فارتباط ميناء ومدينة بورسعيد بقناة السويس وثيق الصلة . ولا توجد خريطة لقناة السويس إلا وعليها اسم ميناء ومدينة بورسعيد ، وهذا يعنى أن جميع دول العالم تعرف أن ميناء بورسعيد هو الميناء الواقع على مدخل القناة ، وأن سفنها سوف تجد كل التسهيلات فى هذا الميناء الهام ، كما أن معظم دول العالم تعرف أن بورسعيد هى المدينة الحرة الأولى فى مصر ، ومن هنا يأتى التعامل التجارى المباشر معها .

٣- الخصائص الموضعية

يعتبر الموضوع محدود الأهمية فى حالة المدن التجارية الداخلية ، بينما يكون عظيم الأهمية فى حالة الموانى التجارية البحرية مثل بورسعيد[1] ؛ فقد شكلت قناة السويس والترعة الحلوة بيئة حضرية جديدة لم يكن لها وجود من قبل ، فقدمت القناة الصعب الاقتصادى الضرورى لظهور

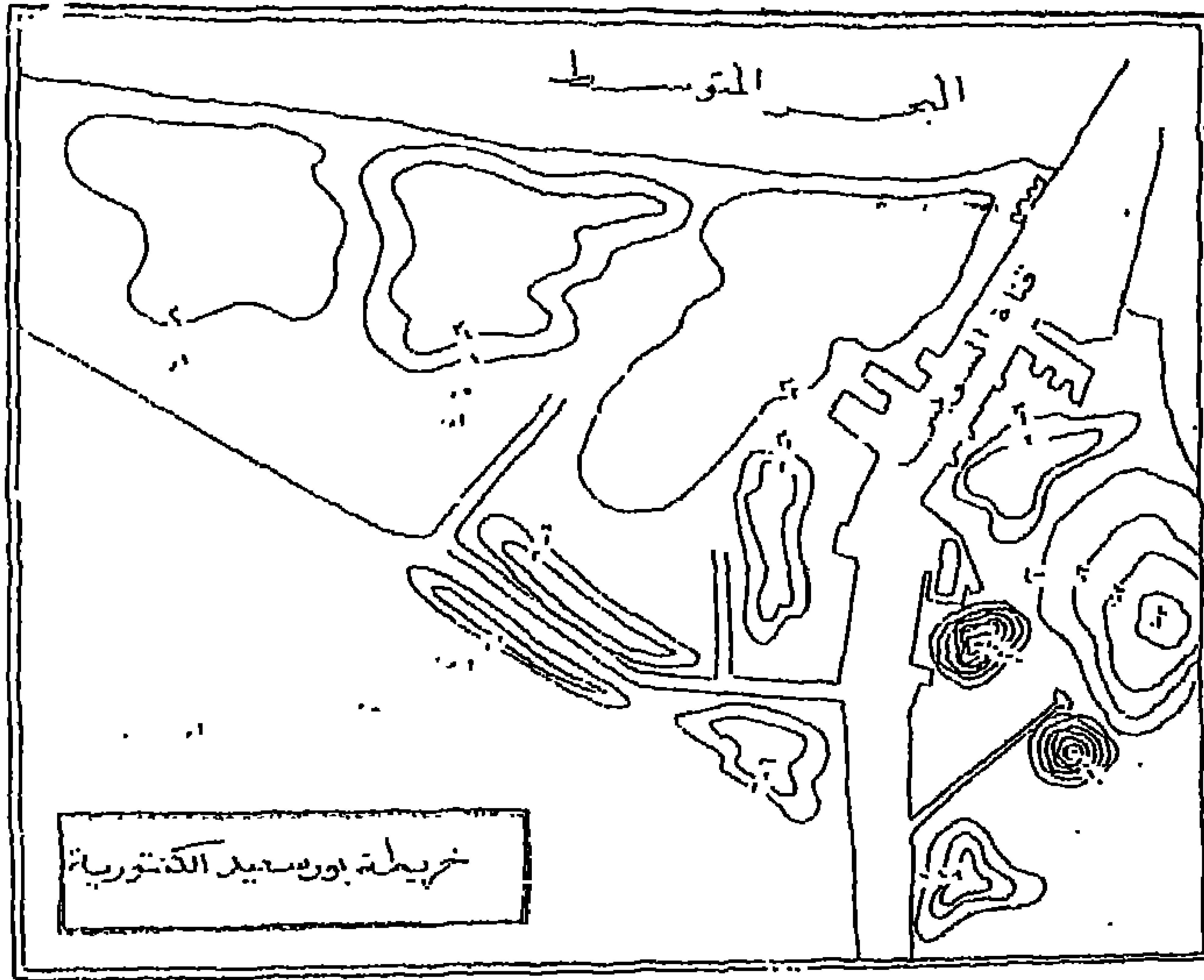
(١) جمال حمدان : جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ١٩٧٢ . ص ٧٠ .

مدينة بورسعيد فى منطقة خالية من مقومات ظهورها ، كما قدمت لها الترعة الحلوة شريان المياه العذبة فى هذه المنطقة الجافة ، وإذا كانت القناه ليست من الخطوط الطبيعية الأصلية فى منطقة بورسعيد بل صنعت صنعًا ، وكذلك الترعة التى امتدت لها من نهر النيل ، ناقلة معها بعض خصائص الوادى والدلتا المائية على الأقل ، فإن هناك غيرها من خطوط المكان وظاهراته ، بمثابة المقومات الطبيعية الأصلية ، ومن أهمها البحر المتوسط وبحيرة المنزلة والحاجز الرملى بينهما . ولقد مثلت الظاهرات المورفولوجية فى جملتها – أصلية أو مصنوعه أو منقولة – جملة خصائص المكان التى قدر لبورسعيد أن تتخذ موضوعها فوقها أو قربها أو على علاقة ما معها[1].

ومما سبق يمكن تحديد عناصر موضع مدينة بورسعيد على النحو التالى :

(أ) التضاريس المحلية :

تقوم بورسعيد فوق رقعة أرض سهلية يبلغ أقصى ارتفاع لها ٢,١٢ مترا فوق مستوى سطح البحر ، ومن متابعة خطوط الكنتور بالمدينة يتضح أن التباين المحلى فى الارتفاع لايعتبر كبيراً ، فهوه يتدرج بين ٠,٢ – ٢,١٢م فوق مستوى سطح البحر . وتوضح الخريطة الكنتورية (شكل رقم ١) لبورسعيد ما يلى:



شكل رقم (١) خريطة كنتورية المدينة بورسعيد

(١) عمر الفاروق سيد رجب : مدن قناة السويس – عوامل النمو وتغيرات التركيب والوظائف ، مركز بحوث الشرق الأوسط ، جامعة عين شمس ، ١٩٨٣ . ص ٧٥ .

* يمر خط كمتور ٢م فى المنطقة الواقعة إلى الغرب من قناة السويس والتى تضم أقسام الشرق والغرب والمناخ ، كما يمر هذا الخط فى المنطقة الشرقية لقناة السويس المتمثلة فى الكتلة العمرانية لقسم بورفؤاد ، ويعود ارتفاع هذه المناطق إلى الفترات الأولى لنشأة المدينة وحفر قناة السويس ، حيث إن هذه المناطق ارتفعت فوق مستوى سطح البحر بهذا المقدار السابق نتيجة تراكم الرمال الناتجة عن حفر قناة السويس وردم المستنقعات. وفى الطرف الجنوبى الغربى من المدينة نجد أن خط كنتور ٢م يمر شمال وجنوب قناة الاتصال (التى تربط بين قناة السويس وبحيرة المنزلة) ، وهذه المناطق تمثل الجسور التى أقيمت جنوب المدينة لحمايتها من تقدم مياه بحيرة المنزلة عليها .

* يمر خط كمتور ٠,٢ – ٠,٩م شرق بورفؤاد ، وانخفاض السطح فى هذه المنطقة ساعد على استغلالها كملاحات لاستخراج الملح ، كما يمر هذا الخط فى المنطقة الجنوبية الغربية للمدينة ، وانخفاض السطح هنا يعمل على ارتفاع مستوى الماء الباطنى وظهوره على السطح ، ويؤدى إلى تقدم مياه بحيرة المنزلة عليها .

* توضح الخريطة وجود خط كنتور ٦م فى جنوب بورفؤاد ، وهو يمثل بعض التلال الرملية الحديثة التى تراكمت نتيجة عمليات توسيع وتعميق القناة ، حيث إن بعض نواتج التكريك كانت تلقى فى هذه المنطقة .

(ب) قناة السويس :

عند حفر القناة ظهرت مدينة بورسعيد على الضفة الغربية للقناة حتى تكون على اتصال بالوادى والدلتا ، ولكن بعد أن شغلت الأراضى الصالحة للبناء على الضفة الغربية ، امتد الاتساع العمرانى إلى الضفة الشرقية للقناة متمثلا فى إقامة ضاحية بورفؤاد ، واستمر موضع مدينة بورسعيد – بالنسبة للقناة – على هذه الصورة حتى عام ١٩٨٠ ، عندما شقت تفريعة بورسعيد الجديدة فى منخفض بورفؤاد وبعض أراضى الملاحة. وترتب على ذلك إضافة أراضى جديدة نتيجة تراكم الرمال الناتجة عن حفر التفريعة وتوسيع القناة وردم أجزاء من بحيرة الملاحة . وعلى ذلك فإن قناة السويس وتفريعة بورسعيد أدت إلى جعل الامتداد العمرانى للمدينة غير متصل ، أى أنه يتكون من ثلاث مناطق تنفصل عن بعضها البعض : منطقة تقع غرب القناة ، ومنطقة محصورة بين القناة والتفريعة ، ومنطقة ثالثة تقع إلى الشرق من التفريعة ويتم الاتصال والتواصل بين هذه المناطق بواسطة المعديات البحرية .

ومن ناحية أخرى فإن قناة السويس تضم ميناء بورسعيد ، حيث يقع هذا الميناء على الجانب الأيسر من مدخل القناة . وإلى الشمال منه يوجد ميناء الصيد الذى ينتهى بحواجز الأمواج الغربية أى أن ميناء الصيد يقع فى حماية الحواجز المائية .

وكان هناك فنار بالقرب من مدخل القناة ، ولكن حاليًا تم بناء فنار جديد يقع فى غرب المدينة ، والسبب فى ذلك أن كثيراً من المبانى العالية التى تم تشييدها – خاصة بعد تحويل بورسعيد إلى مدينة حرة – حجبت الأضواء الصادرة من الفنار القديم ، أما الفنار الجديد يقع حالياً على البحر وتستطيع السفن أن ترى الإضاءة بكل وضوح .

أما على الجانب الأيمن من القناة نجد ترسانة بورسيعد وإلى الجنوب منها يوجد العديد من الأندية البحرية ، ثم رصيف الملح ، ويليها قناة الملاحة .

(جـ) الجبهة البحرية :

يتجه ساحل البحر المتوسط عند مدينة بورسعيد من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى ، وهو ساحل قليل التعرجات وتكويناته رملية خالية من الصخور ، كما أنه خالى من الجزر الساحلية أو الداخلية ، وتوضح الخرائط الخاصة بالأعماق أن عمق ١٠٠٠ متر يظهر أمام بورسعيد على بعد ١٢٠م من الساحل ، بينما يبعد هذا الخط عن الإسكندرية بمقدار ٦٤م فقط ، ويرجع ذلك إلى تراكم الرواسب أمام الدلتا وتحركها ناحية الشرق مع حركة التيار البحرى ، وهذا ما دعى إلى إقامة الحواجز الصناعية شمال قناة السويس .

وتعتبر الأمواج ضعيفة عند ساحل بورسعيد ؛ لأنها تهاجم ساحلاً منخفضًا خالى من الصخور ، كما أن حركة المد والجزر تعتبر أيضًا ضعيفة ، حيث إن الفرق بين المد والجزر يتراوح بين ١٥ – ٤٠سم .

وداخل مياه البحر المتوسط نجد أن هناك منطقتين لانتظار السفن قبل دخولها قناة السويس ، المطنقة الأولى لانتظار السفن ذات الغاطس المتوسط ، والمنطقة الثانية لانتظار السفن ذات الغاطس الكبير ، وبالطبع إن المنطقة الثانية أكثر عمقاً من الأولى .

(د) بحيرة المنزلة :

تطل بورسعيد على الشواطىء الشمالية والشرقية لبحيرة المنزلة التى تبلغ مساحتها حاليا نحو ١٣٢٥كم٢ ، وتعتبر أكبر بحيرات مصر الشمالية . ومن حيث العمق فإنه لا يزيد عن متر واحد إلا

فى القنوات الصناعية التى تصل بين مدينة بورسعيد وكل من المطرية دقهلية وبحر البقر ودمياط ، ونظراً لقرب البحيرة من البحر المتوسط لذا نجد مياه الرشح الأرضى تتجمع فى المناطق ذات المنسوب المنخفض مما يؤدى إلى انتشار السبخات والملاحات على الشواطى الشمالية والشرقية . وكانت هذه البحيرة ذات مساحة كبيرة (كانت مساحتها عند حفر قناة السويس ضعف ما هى عليه الآن) ، ولكنها تعرضت للانكماش تدريجيًا نتيجة زحف العمران عليها وتجفيف أجزاء منها وزراعتها فى منطة بحر البقر وسهل جنوب بورسعيد. أى أن هذه البيحرة تعتبر المنفذ الوحيد للتوسع العمرانى للمدينة فى الجهة الجنوبية والجنوبية الغربية. وداخل البحيرة توجد قناة صناعية تربط بين بورسعيد والمطرية دقهلية ، كما أن هناك قناة تربط بين هذه البحيرة وقناة السويس ، وتتصل البحيرة بالبحر المتوسط بأكثر من فتحة أشهرها بوغاز الجميل ، وتشتهر البحيرة بكثرة عدد جزرها البالغ نحو ١٠٢٢ جزيرة مختلفة المساحة ، تبلغ نسبتها ٩ ٪ من جملة مساحة البحيرة ، وأشهر هذه الجزر جزيرة بن سلام وجزيرة تنيس .

(هـ) التربة :

تتكون التربة التى قامت فوقا مدينة بورسعيد من الطمى والرمل والملح ، وهى تكون طبقات سميكة خالية من الصخور الأصلية ، حيث إن عمليات الحفر فى بورسعيد وصلت إلى عمق ٧٤ متر دون الوصول إلى الصخور الأصلية .

أما بالنسبة للمناطق التى تم تجفيفها حديثًا على حساب بحيرة المنزلة فى جنوب وجنوب غرب المدينة ، فقد تم تقسيمها إلى مساحات وأعطى لكل مساحة منها رقماً معيناً ، وتم اختيار عدة مواقع داخل كل مساحة لاختبار قطاعاتها الرأسية بالمجسات لمعرفة نوع التربة وتركيبها وتتابع طبقاتها وقد أظهرت هذه القطاعات كما يتضح من الأشكال المرفقة أن التربة السطحية تتكون من رواسب رملية وملحية ، أما الطبقة الثانية تتكون من الطين السطحى يليها طبقة رملية وأسفلها طبقة طينية ، واستمر الحفر فى هذه المواقع حتى بلغ ١٢٧ متراً مخترقاً بذلك طبقة الطين السفلى ، ولم يصل هذا الحفر أيضاً إلى الصخور القاعدية وكان ذلك عام ١٩٧٨ ، وهذا يعنى أن القطاعات الرأسية لتربة بورسعيد لاتتباين كثيراً فى أنواعها وتركيبها وخصائصها .

(و) مصادر المياه العذبة :

طلبت شركة القناة – عام ١٨٨٤ – من الحكومة المصرية التصريح لها بحفر الترعة الحلوة لتغذية مدينة بورسعيد من مياه ترعة الإسماعيلية ، ولكن لم يتم إنشاء هذا الفرع وتشغيله إلا عام

١٨٩٥ ، ومع وصول هذه الترعة إلى بورسعيد بدأت تتغير ملامح بورسعيد الصحراوية ، وأخذت تنمو عمرانياً وسكانياً واقتصادياً وأصبحت منافساً كبيراً للإسكندرية ، وتعتبر هذه الترعة – حتى الوقت الحالى – هى المصدر الوحيدة للمياه العذبة فى بورسعيد. ويبلغ طول هذه الترعة نحو ٩٠كم ، وتسير موازية للقناة على ضفتها الغربية ، وعند نهاية الترعة توجد محطة لتنقية المياه بلغت طاقة تصريفها اليومية عام ١٩٩٦ نحو ٢٨٠ ألف م٣ / يوم .

ثانياً - النشأة ومراحل النمو العمرانى :

لم تولد مدينة بورسعيد(*) هكذا فجأة أو بسهولة فى موضوعها حيث هى ، بل لقد أثيرت فى هذه الفترة التى شهدت مولدها – وقبلها أيضاً – مجموعة كبيرة من المناقشات المتصلة بفكرة إحياء رأس الرجاء الصالح ، ودارت المناقشات فى عدة اتجاهات تنبع جميعها من إطار المرحلة الاستعمارية التى كانت توجه الدول الأوروبية الصناعية آنذاك نحو تحقيق أهداف الصناعة والتجارة معًا ، وبعد هذه المرحلة الطويلة من الضعف العام الذى أصاب الدولة العربية الإسلامية ، وبعد سقوطها شبه الكامل فى إطار السيطرة العثمانية ، وجدت الدولة الأوروبية أن الفرصة قد حانت لعودة احياء هذا الطريق التجارى القديم ؛ لأن الدولة العثمانية قد أصبحت ضعيفة لا تستطيع القيام بواجباتها الدفاعية عن العالم العربى ، وأيضاً لأن الحملة الفرنسية قد وجهت الأنظار إلى المزايا الاقتصادية الخاصة بموقع مصر بين أوربا والشرق الأقصى .

وخلال النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، قدمت هذه الاتجاهات السابق الإشارة إليها بشأن محاولة استثمار مزايا موقع مصر على شبكة العلاقات التجارية ويمكن تحديدها فيما يلى :

– استثمار مزايا الموقع بواسطة الخطوط الحديدية .

– استثمار مزايا الموقع بواسطة إحياء الطريق البرى النهرى .

– (السويس – القاهرة – دمياط أو رشيد أو الإسكندرية) .

(*) بورسعيد أسم مركب من كلمة بورت بمعنى ميناء ، وسعيد وهو سعيد باشا حاكم مصر ونجل محمد على ، وقد أنشئت عام ١٨٥٩ فى الموضع الذى اختاره ديلسبس حين ابتدأ فى حفر قناة السويس ، وفى عام ١٨٦١ أصبحت قرية عدد سكانها ألف نسمة ، ثم عمرت بالسكان خاصة بعد أن وصلت إليها المياه العذبة من ترعة الإسماعيلية حتى أصبحت منافسة للإسكندرية .

- اقتراح إنشاء قناة تصل بين دمياط والسويس .

- اقتراح إنشاء قناة السويس الراهنة .

وقد أسفر الاقتراح الأخير عن إنشاء ميناء على المدخل الشمالى لهذه القناة وهو ميناء بورسعيد الذى يعتبر النواة الأولى لنشأة مدينة بورسعيد كما يعتبر محور حياتها فى الوقت الراهن. وفى العرض التالى سوف نشير إلى الظروف التى أحاطت بنشأة ميناء ومدينة بورسعيد وعوامل نمو المدينة وتطورها .

١ - ظروف نشأة المدينة:

(أ) فرمان الامتياز الأول:

نجح فرديناند ديلسبس فى الحصول - من الحكومة المصرية - على عقد امتياز حفر قناة السويس فى ٣٠ نوفمبر عام ١٨٥٤ ، وكان هذا هو الامتياز الأول لحفر القناة ، وكان من أهم بنوده :

أن تقوم شركة القناة بإنشاء مدخلين كافيين للقناة ، أحدهما فى الشمال والثانى فى الجنوب ، وانشاء ميناء أو ميناءين ، وبعد الحصول على هذا العقد بدأ العمل فى دراسة منطقة البرزخ ؛ حيث أثبتت الدراسة فى هذه المرحلة أنه من السهل تنفيذ مشروع قناة ملاحية مباشرة بين السويس وبيلوز التى كانت تقع على بعد ٢٨كم جنوب شرق مدينة بورسعيد الحالية[1] ، الا أنه تم تعديل اتجاه هذه القناة لتصل ما بين السويس ومدينة بورسعيد الحالية ، وكانت الميناء المقترحة عبارة عن حوض كبير بيضاوى الشكل يحيط به من الجانبين حواجز مائية ، وهذا المشروع لم يتم تنفيذه نظرا لارتفاع تكاليف إنشاء الحواجز بهذا الشكل ..

(ب) فرمان الامتياز الثانى ١٨٥٦ :

نص هذا الامتياز على منح ديلسبس ما يلى :

* حق إنشاء وإدرة شركة عالمية لحفر قناة السويس .

---

(١) زين العابدين شمس الدين : بورسعيد من ١٨٥٩ - ١٨٨٢ ماجستير ، - آداب عين شمس قسم التاريخ ، ١٩٨٢ ، ص ص ١٢-١٣ .

* حفر ترعة للرى والملاحة تربط بين النيل والقناة ، ومد فرع منها إلى السويس جنوبا وفرع آخر إلى خليج بيلوز شمالاً .

* تقوم الحكومة المصرية بتقديم كل المساعدات الممكنة من أجل نجاح هذا المشروع .

ويعتبر هذا العقد بحق أولى الخطوات التنفيذية لظهور مدينة بورسعيد ، فبعد الحصول على هذا العقد بدأت الدراسة التفصيلية للمنطقة ، وتوصلت الشركة إلى أن بدء مشروع القناة من ساحل البحر المتوسط أفضل من الموقع الذى حدد سابقاً لبداية حفر القناة من السويس جنوبا ، ويرجع ذلك إلى أن هذه البقعة تعتبر أكثر الجهات قرباً لأوربا ، وكانت كل المهمات والآلات التى تستوردها الشركة تأتى بها من أوربا وتقوم بتفريغها فى الأسكندرية أو دمياط أو عند الساحل الشمالى تجاه بورسعيد (فيما بعد) .

(جـ) بداية العمل فى إنشاء بورسعيد :

فى أوائل عام ١٨٥٩ زار ديلسبس هذه المنطقة التى وقع عليها الاختيار لإنشاء الميناء ، وكانت منطقة مقفرة ليس فيها أثر للإنسان إلا ما كان يلوح على بعد تسعة كيلو مترات إلى الغرب حيث بعض أكواخ قرية الجميل الخاصة بالصيادين ، ومع ذلك لم يتردد ديلسبس أن يشرع فى عمله مبتدئاً من هذه النقطة التى كان مقدراً أن تنشأ عندها مدينة بورسعيد[١] ، وفى ٢١ إبريل عام ١٨٥٩ وصل ديلسبس إلى هذه المنطقة ومعه مائة وخمسون من البحارة والفنيون والسائقون والعمال ، وأقاموا الخيام بعد أن اقتنع ديلسبس بأن هذا الموقع أصلح ما يمكن لإنشاء مدينة جديدة تشرف على مدخل القناة وسرعان ما حلّت الأكواخ الخشبية محل الخيام .

وقسمت مناطق العمل فى حفر قناة السويس إلى ثلاثة أقسام هى :

القسم الأول : يمتد من بورسعيد حتى القنطرة .

القسم الثانى : يمتد من القنطرة حتى البحيرات المرة .

القسم الثالث : يمتد من البحيرات المرة حتى الموقع الذى أقيمت عليه بورتوفيق[٢] .

---

(1) Charlcs R., "L' Isthme et le Canal de Suez "Paris, 1901 .P. 114 .
(2) Remond, P., " Le Port de port -said "Mem. de la Soc. d,Et. Hist. et Geogr. de L' Istheme du Suez., Tome 1, Le Caire, 1950. p.33.

وقد أثارت أعمال الحفر فى مشروع قناة السويس الحكومة الإنجليزية التى تحركت لإيقاف العمل بهذا المشروع ، وأظهرت سياستها العدائية ضد شركة القناة ، وتحركت الحكومة العثمانية لإيقاف العمل فى هذا المشروع بناء على الضغط البريطانى ، وأسرع ديلسبس بالاتصال بالامبراطورة أوجينى ، وكان من نتائج تدخل الحكومة الفرنسية أن واصلت الشركة أعمالها فى منطقة بورسعيد .

(د) المشاكل التى واجهت شركة القناة فى أثناء إنشاء ميناء بورسعيد :

واجهت شركة قناة السويس بعض المشكلات التى كانت تهدد الاستقرار فى مشروع حفر القناة وإنشاء مدينة بورسعيد ، وشكلت هذه المشكلات عقبات استطاعت الشركة أن تتخطاها بكافة الوسائل .

ويمكن إجمال هذه المشكلات فيما يلى :

* مشكلة الإمداد بالمياه العذبة .
* مشكلة ندرة الموارد الغذائية .
* مشكلة عدم توافر طرق النقل السهلة .
* مشكلة إرساب الطمى والرمال فى ميناء بورسعيد .
* صعوبة استخدام ميناء بورسعيد كمرسى للسفن الكبيرة .
* عدم توافر الأيدى العاملة .
* مشكلة عدم توافر مواد البناء فى منطقة بورسعيد .

* مشكلة الإمداد بالمياه العذبة :

كانت هذه المشكلة من أهم وأخطر المشكلات التى واجهت أعمال الحفر فى قناة السويس وإنشاء ميناء بورسعيد ؛ وذلك لأن منطقة بورسعيد لم تكن متصلة بوادى النيل ولقد أدركت شركة قناة السويس هذه المسألة ؛ لذلك وضعت كل اهتمامها لتوفير المياه العذبة من عدة مناطق ، فكانت تجلب المياه العذبة من الإسكندرية بواسطة السفن التجارية ، وكانت تجلب من دمياط بواسطة الجمال ، ومن المطرية دقهلية بواسطة القوارب الشراعية ، ومن منطقة الإسماعيلية بواسطة الأنابيب[1] ، وفى

(1) Fontane, M. " Le Canal Maritime du Suez "Paris, 1869. P.51.
-Fitzgeral, P. "The great Canal at Suez, its Political, Enginering and Financial History "New york 1908. p.171.

عام ١٨٥٩ بدأت الشركة فى استخدام المكثبات لتحويل ماء البحر إلى ماء عذب وفى ٣ مايو ١٨٩٥ تم إنشاء الترعة الحلوة التى وصلت إلى مدينة بورسعيد متفرعة من ترعة الإسماعيلية .

* مشكلة عدم توفر المواد الغذائية :

إذا كانت طبيعة بورسعيد قد جعلت من السهل الحصول على الأسماك ، إلا أن هذا المورد لا يمكن أن يكون كافيا وحده للتموين الغذائى ؛ لهذا اضطرت الشركة إلى الاعتماد على الموارد الغذائية التى تفد إليها سواء من داخل مصر أو من خارجها ، فكانت تعتمد على القاهرة والإسكندرية ودمياط والدقهلية فى سد بعد احتياجاتها .

ونظرا لصعوبة الاتصال بين بورسعيد وبعض المدن المصرية الأخرى وسهولة اتصالها بالدول الأوروبية ؛ لذلك نجدها تعتمد اعتمادا كبيرا فى الحصول على موادها الغذائية من الخارج (من فرنسا واليونان وإيطاليا وإنجلترا وسويسرا والنمسا) .

* مشكلة عدم توافر طرق النقل السهلة :

وقفت صعوبة النقل كإحدى العقبات التى كانت تزيد من مشاكل إقفار المنطقة وعزلتها ، وترتب على ذلك صعوبة الحصول على المواد الغذائية ومواد البناء والمياه العذبة .

ولما كانت طبيعة المواصلات غير متقدمة – فى ذلك الحين – فإننا نلاحظ أن المواصلات التى ربطت بورسعيد بغيرها من البلدان الأجنبية والمصرية قد تركزت كلها على الطرق المائية .

وعلى الرغم من سهولة الاتصال بالعالم الخارجى عن طريق البحر المتوسط حتى قبل افتتاح القناة للملاحة ، فإن اتصالها بالبلاد المصرية كان فى غاية الصعوبة وكانت شركة القناة قد أنشأت خطوطا منتظمة للسفن التجارية ومنها :

– خط ملاحى بين بورسعيد ومرسيليا .

– خط ملاحى بين بورسعيد وكل من الاسماعيلية والسويس ودمياط والإسكندرية .

أما الخطوط الحديدية فقد دخلت بورسعيد عام ١٩٠٤[1].

---

(١) محمود الجمل : بورسعيد نشأتها وتطورها ، رسالة ماجستير ، آداب القاهرة ، ١٩٥٢ ، ص ٦٠ .

* مشكلة إرساب الطمى والرمال فى ميناء بورسعيد :

من المشاكل التى هددت العمل فى ميناء بورسعيد وجود الرواسب الطينية والرملية التى تهدد بإطماء مدخل القناة ، حيث إن موقع هذا الميناء فى شرق الدلتا واستقبالها للتيارات البحرية المتجهة من الغرب إلى الشرق بما تحمله من طمى النيل الذى كانت تلقيه فروع النيل فى البحر المتوسط ؛ لذلك قامت الشركة ببناء الحواجز المائية لحماية الميناء من الإطماء وبالتالى حماية السفن داخل الميناء من التيارات البحرية .

* صعوبة استخدام ميناء بورسعيد كمرسى للسفن الكبيرة :

رغم أن عمق المياه بلغ نحو ثمانية أمتار أمام المنطقة التى اختيرت لإنشاء الميناء ، إلا أن السفن الكبيرة القادمة من البحر المتوسط كانت تشكو من ضحالة المياه ، وتشكو من عدم وجود مرسى يكفل لها الإرساء فى ميناء بورسعيد ؛ لذلك كانت السفن تقف بالقرب من الساحل وتقوم بنقل حمولتها فى قوارب صغيرة ؛ لذلك أقامت الشركة كوبرى عائم يمتد فى البحر المتوسط حتى يصل إلى أعماق كافية تقف عندها السفن لتفريغ حمولتها ، وأقيم على هذا الكوبرى قضبان حديدية تسير عليها عربات تحمل ما تفرغه السفن حتى مخازن الشركة .

* مشكلة عدم توافر الأيدى العاملة :

كانت منطقة بورسعيد موحشة وخالية من الأيدى العاملة اللازمة لحفر القناة وإنشاء ميناء بورسعيد ، ورغم ذلك لم تكن هذه المشكلة معقدة بالشكل الذى كانت عليه المشاكل السابقة ، فقد تكفلت الحكومة المصرية بإمداد الشركة بالعمالة اللازمة ، وقد عانت هذه العمالة من السخرة وعدم توافر المياه العذبة والمواد الغذائية ، مما أدى إلى ارتفاع عدد الوفيات بينهم .

* مشكلة عدم توافر البناء .

اتجهت جهود الشركة فى بداية الأمر إلى جعل بورسعيد مكانا صالحا لرسو السفن ؛ لذلك شرعت فى إنشاء الأحواض والورش ، وأقامت لذلك مصنعا للطوب استخدمت فيه طمى بحيرة المنزلة ، ونظرا لأن الأرصفة والحواجز تحتاج إلى الصخور ، ونظرا أيضا لأن طبيعة سطح بورسعيد لايتوافر فيها الصخور ؛ لذلك فكرت الشركة أن تحصل عليها من جبل عتاقة أو من محاجر طره ، واستقر الرأى فى النهاية على إحضارها من المكس بالإسكندرية ، هذا فضلا عن تصنيع الكتل الخرسانية فى بورسعيد .

مما سبق يتضح أن الشركة قامت بتحديد المكان الذى ستقام عليه ميناء بورسعيد ، وشرعت فعلا فى الإنشاء ، وعندما صادفتها بعض العقبات التى تحول دون إتمام المشروع ، نجحت فى التغلب عليها وبالتالى استمرت فى عملها لحفر مدخل القناة وإنشاء ميناء بورسعيد .

ونظرا لأن المنطقة التى نشأت عليها بورسعيد كانت منخفضة ؛ لذلك كانت تتعرض دائماً لطغيان مياه البحر ؛ لذلك كان يتحتم القيام بعمليات ردم كثيرة ؛ حتى ترتفع أرض المدينة عن مستوى سطح البحر والبحيرة واستخدمت فى ذلك نواتج حفر القناة .

بعد ذلك تم تحديد أرض المدينة بأرصفة أوجسور على شكل مستطيل تحيط بالمدينة ، وأطلق على الجسر المشالى اسم شارع أوجينى نسبة إلى الأمبراطورة أوجينى زوجة نابليون الثالث ، أما الجسر الشرقى الموازى لقناة السويس فقد عرف بشارع فرانسو جوزيف نسبة إلى أمبراطور النمسا ، وعرف الجسر الجنوبى باسم شارع ١٠٠ ، كما عرف الجسر الغربى باسم شارع الترسانة والمعروف حاليا باسم شارع الأمين ، ومع نمو مدينة بورسعيد أصبحت هذه الشوارع فى مركز مدينة بورسعيد الحالية .

وعلى ذلك تم تجهيز الأراضى التى سوف تقام عليها مدينة بورسعيد وهذا لا يعنى أن عمليات الردم توقفت بعد إنشاء المدينة ، بل استمرت لرفع مستوى الأراضى والجسور ، كما أن عمليات الردم فى بحيرة المنزلة مازلت مستمرة حتى اليوم لاكتساب مساحات جديدة على حساب البحيرة .

٢ - عوامل نمو مدينة بورسعيد :

عندما حل عام ١٨٦٣ كان ببورسعيد ١٥٠ بيتا ونحو ١٥٠ عشة ، كما تم بناء فنار من الخشب ومستشفى وكنيستين ومسجد ومخبز ، واستمرت المدينة فى النمو حتى بلغ مسطحها عام ١٨٦٥ نحو ثلاثة آلاف متر مربع ، وارتفع عدد المنازل فى هذا العام إلى ١٦٠٠ متر ، ثم قفزت المدينة فى نموها وكان ذلك مرتبطاً بتقدم العمل فى إنشاء ميناء بورسعيد ، وفتح قنا ة السويس للملاحة العالمية (الأساس الاقتصادى) ، ثم لزيادة عدد السكان وتزايد تيارات الهجرة إلى المدينة (الأساس السكانى) ، ثم إنشاء ضاحية بورفؤاد .

(أ) الأساس الاقتصادى :

يقصد به نشأة ميناء بورسعيد وتطوره بحيث أصبح القاعدة الأساسية لنمو المدينة ، ومع زيادة عدد السفن العابرة للقناة تنمو المدينة وتزدهر ، وهذا يعنى أن نشأة مدينة بورسعيد ارتبطت بحفر القناة وبظهور الميناء ، حيث إن ميناء بورسعيد ظهر ثم تبلور بعد ذلك المجتمع الحضرى ، وكلما تقدم العمل فى الميناء زادت مساحة المدينة وتقدم العمران بها ، وتتلخص مراحل إنشاء المدينة فيما يلى :

* إنشاء المرسى عند مدخل الميناء .

* بناء الحواجز المائية .

* بناء الفنار .

* بناء الأحواض والأرصفة .

* شق القنوات الداخلية .

* إنشاء الحجر الصحى .

* إنشاء الجمرك والمنطقة الحرة .

(ب) الأساس السكانى (تيارات الهجرة) .

تعتبر الهجرة المبكرة إلى بورسعيد عاملاً من عوامل نموها ، حيث إن الزيادة الطبيعية للمدينة لم تؤثر على عملية النمو بقدر تأثير عامل الهجرة إلى بورسعيد ، سواء من داخل مصر أو من خارجها وكان هذا بديهيا ؛ نظرا لأن عدد سكان المدينة لم يتجاوز عشرة آلاف نسمة عند افتتاح القناة عام ١٨٦٩ ، وقد ساعدت الظروف المحيطة ببورسعيد كمدينة وكميناء على وجود تيارين أساسيين للهجرة هما :

* تيار هجرة من داخل مصر :

يتمثل فى الهجرة القسرية الأولى للعمال المصريين الذين قدموا للعمل فى حفر القناة ، وجاء معظمهم من محافظة دمياط ومديريات الدقهلية والشرقية والغربية والقليوبية وأسيوط وسوهاج ، وكانت الغالبية العظمى من المصريين الذين هاجروا إلى بورسعيد من دمياط ، ولعل ذلك يرجع إلى قيام بورسعيد بوظيفة ميناء دمياط التى كانت تضمحل على أثر انتقال بعض سكانها إلى بورسعيد .

* تيار هجرة من خارج مصر :

يتمثل هذا التيار فى توافر العناصر الأجنبية للعمل والإقامة فى بورسعيد ، خاصة بعد وفاة سعيد باشا ، حيث تردد الشائعات بأن الإمبراطور نابليون الثالث ينوى إنشاء مستعمرة فرنسية على ضفاف قناة السويس ؛ لذلك ارتفع عدد الأجانب فى بورسعيد من ٤٩ نسمة عام ١٨٥٩ إلى ١٥,٢٢٥ نسمة عام ١٩١٧ .

وإزاء هذه الهجرة السكانية إلى بورسعيد كان يتحتم زيادة مساحة المدينة وتقدم العمران بها وتوفير الخدمات وتحسينها ، بالإضافة إلى تعدد فرص العمل لهؤلاء السكان الجدد ، ونظرا لازدياد أعداد السكان فى المدينة واستقرارهم نمت المدينة مع احتفاظ كل قسم من أقسامها بطابعه المميز ، فكان هناك الحى الأوروبى ويليه غربا الحى العربى .

(جـ) نشأة ضاحية بورفؤاد وتطورها :

تذكر الوثائق التاريخية أن فكرة نشأة بورفؤاد مرتبطة بمشروع حفر قناة السويس – برزت للوجود حين كادت تنتهى أعمال الحفر فى القناة وتبين للمسئولين أن ماتتطلبه احتياجات استغلال هذا المشروع من التسهيلات يقضى بأن تتمكن شركة القناة بالقيام بما يلى :

* أن تقيم بالقرب من القناة مستودعات أو مخازن وورش ومرافئ ومساكن للعمال .

* أن تلحق بالمساكن أراضٍ يمكن زراعتها كحدائق لاستنبات بعض النباتات فى أماكن تعتبر محرومة من كل مورد .

* أن تتمكن الشركة من الحصول على الأراضى اللازمة لإقامة المنشآت وحماية القناة من تراكم الرمال .

ولتحقيق كل هذا طالبت الشركة من الحكومة المصرية زيادة المساحات التى حددت بعقد امتياز قناة السويس سنة ١٨٥٤ ، ووافقت الحكومة المصرية على ذلك ، ولكنها خشيت من انتفاع الشركة ببيع هذه الأراضى أو التصرف فيها ؛ لذلك نصت بالبند الرابع من العقد على ألا يجوز للشركة أن تطالب بمساحات بقصد بيعها عند زيادة عدد السكان .

ورأت الشركة أنه مع نمو حركة المرور بالقناة ، ومع زيادة عدد السكان ، ومع تقدم العمران بهذه المنطقة ، سوف يؤدى هذا حتما إلى حرمانها من باب إيراد واسع إذا لم يسمح لها بالتصرف عن طريق البيع لهذه الأراضى المضافة على حدود الامتياز الأول ، وإنها فى الوقت نفسه مطالبة – ضمانا لراحة موظفيها – بإقامة مبانى وتقديم خدمات وغيرها من مستلزمات بناء المدن ، وأنها

مطالبة فى النهاية بالتنازل عنها للحكومة المصرية مع انتهاء أجل الامتياز ، لذا أرادت الشركة أن تتخلص من كل ذلك ، وتستثمر فى نفس الوقت هذه الأراضى التى أصبحت بعد إنشاء القناة ذات قيمة مادية عالية ، وبعد مساع تمكنت من عقد اتفاق من جديد مع الحكومة المصرية عام ١٨٦٩ ، ينص فى البند الرابع منه على أن يجوز للشركة بيع الأراضى المخصصة لها ، واعتبرت مساكن العمل والموظفين التى أقامتها الشركة فى بورفؤاد ملكا خاصة لها ، يمكنها أن تزيلها عند نهاية الامتياز ، وبهذا حصلت الشركة على مرادها ، فأقامت ورشا ومصانع على الشاطئ الآسيوى شرق بورسعيد لغرض صيانة وإصلاح السفن التى تدخل القناة ، وكذلك الأسطول المقيم من الكراكات والصنادل والبواخر التى تحتاج إليها الشركة فى عملها الدائم للمحافظة على المدخل الشمالى للقناة وتوسيعه .

ومع زيادة الحركة الملاحية ، فكرت الشركة عام ١٩٠٧ فى إقامة مبان أخرى فى هذه الجهة لعمالها القائمين على الإصلاح والصيانة فى الورش ، من هنا جاء التفكير فى عقد اتفاق مع الحكومة المصرية بشأن إنشاء بورفؤاد على الشاطئ الشرقى للقناة ولغرض تخفيف الأعداد المتزايدة من السكان فى بورسعيد التى كانت تعانى من ضيق مساحتها ، ومالبثت الشركة أن قدمت إلى الحكومة مقترحاتها المتمثلة فى تقديم الشركة الأموال اللازمة لإنشاء بورفؤاد ثم تستردها من عائد ما يباع من الأرض ، وما زاد عن الحاجة من هذا البيع تقتسمه الشركة مع الحكومة ، وقد وافقت الحكومة على هذه المقترحات عام ١٩٢٢ ، وقدمت وزارة المالية تقريرها الذى تضمن ما يلى :

* تمكنت الشركة أن تنشىء فى الصحراء تجاه بورسعيد مركزا للسكنى يعد نموذجا للبناء هناك وعدد سكانه نحو ثمانمائة نسمة معظمهم من العمال الأجانب .

* إن تقسيم الأراضى تم بعناية كبيرة تدل على اتباع أفضل الشروط الصحية .

* إن من المصلحة العامة الاستفادة مما أنجزته الشركة لتمكين الأفراد من الحصول على أراضٍ مهيأة للبناء فى المدينة الجديدة .

* إنه لا خوف من أن تسبب المدينة الجديدة ضررا لمدينة بورسعيد ، فسوف يكون من السهل على أكثر السكان أن يقطنوا ضفة القناة الأفريقية باعتبارها مركز الخدمة التجارية ، ومركز المصالح الحكومية ، ونهاية الطرق البرية والجديدة ، وفى عام ١٩٢٥ وقعت الحكومة المصرية بالموافقة على إنشاء بورفؤاد [1] .

(1) Compagnie Universelle du Canal de Suez "Inauguration de La Ville de Port - Fouad" 1926

تخطيط ضاحية بورفؤاد :

استخدمت شركة القناة ناتج حفر القناة فى ردم أراضى منطقة بورفؤاد ، وبلغت المساحة التى تخصصت لإقامة الضاحية نحو $1\frac{1}{4}$ مليون م٢ ، وقامت الشركة بتوصيل مياه الشرب إليها من بورسعيد ، وقسمت هذه الضاحية إلى ثلاث مناطق هى:

المنطقة الأولى : وهى الواقعة إلى جنوب ورش الشركة وتم تخصيصها للفيلات الفخمة .

المنطقة الثانية : تقع إلى الجنوب من المنطقة السابقة وقد خصصت للفيلات العادية .

المنطقة الثالثة : وخصصت هذه المنطقة لسكن العمال ، وتقع بالقرب من الأحواض الخاصة بالفحم(١) .

وقد اتبعت الشركة أحدث الطرق فى تخطيط هذه الضاحية من حيث الشوارع الواسعة والميادين العامة والمتنزهات ، وقد بلغت نسبة المساحات التى خصصت للمتنزهات ٧ ٪ من مجموع مساحة الضاحية ، كما بلغت نسبة الشوارع والميادين العامة نحو ٣١ ٪ وهذه النسبة لم تكن موجودة فى أية مدينة أخرى بالقطر المصرى – فى ذلك الحين – كما أنها تتفق تماما مع أحدث النسب التى قررها فن تخطيط المدن للضواحى .

ولما كانت الظروف قد الجأت الشركة فى الماضى إلى إقامة ورشها الكبيرة شمال بورفؤاد فسدّت بذلك الواجهة البحرية وأفسدت هواءها بعض الشيء ، ولم يكن من المتيسر تغيير هذا التصميم ، إذ الواقع أن إنشاء الضاحية كان من لوازم إنشاء الورش الخاصة بشركة القناة ، ولذلك أنشئت المبانى الجديدة إلى الشرق من هذه الورش حتى لا تحرم من الواجهة البحرية المطلة على البحر المتوسط .

ويستطيع الزائر لضاحية بورفؤاد أن يميز بوضوح بين المناطق التى تم تعميرها فى عهد شركة القناة والمناطق الأخرى التى تم تعميرها بعد تأميم شركة القناة ، ففى المناطق الأولى نجد الوحدات السكنية ذات طراز فرنسى موحد وهى عبارة عن فيلات أنيقة ، بينما المناطق السكنية الأخرى التى أقيمت بعد تأميم شركة القناة نجدها قد خرجت عن الطراز السابق وأخذت أشكالا وألوانا وأحجاما وارتفاعات مختلفة .

ومن ناحية السكان : فإن بورفؤاد كانت تمثل منذ نشأتها وجود العناصر الأجنبية ، ففى أول إحصاء رسمى لها وهو عام ١٩٢٧ ، أى بعد عام واحد من تاريخ افتتاحها نجد أن عدد الأجانب بها بلغ ١١٠٤

---

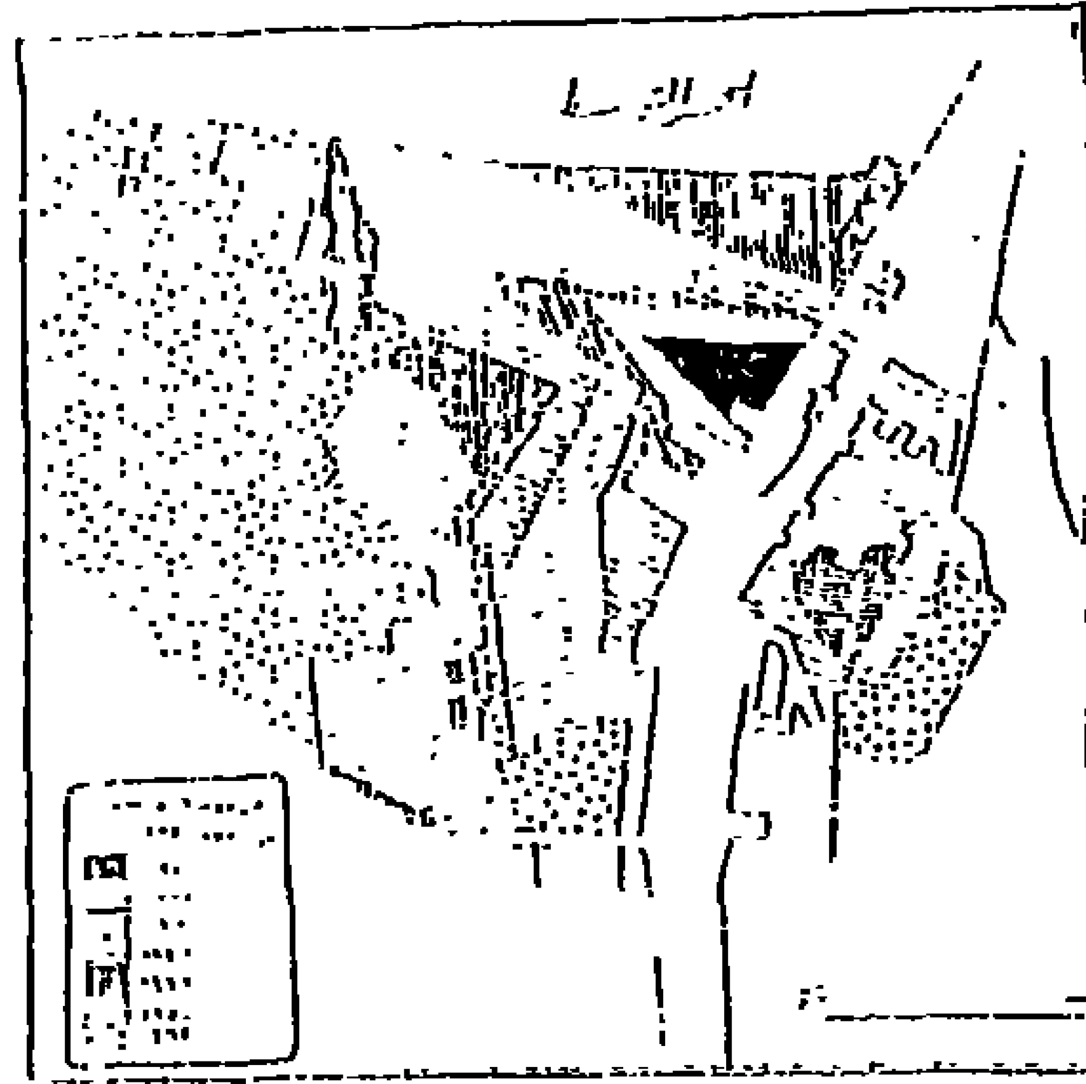
(١) الرحلة الملكية لافتتاح بورفؤاد وتفقد سواحل البحر الأحمر وصعيد مصر : مطبعة دار الكتب المصرية ، ١٩٢٨ ص ١٢ .

نسمة ، بينما العناصر المصرية كانت لا تتعدى ٦٦٢ نسمة وظهور الأجانب فى بورفؤاد بهذه النسبة العالية يمكن تفسيره على أساس طبيعة العمل ، حيث كانت هناك أعمال بحرية تحتكرها العناصر الأجنبية فقط، وفى عام ١٩٣٧ بلغت نسبة الأجانب فى بورفؤاد ٥٠٪ من جملة سكانها ، وبعد تأميم شركة القناة أخذت العناصر الأجنبية تقل ليس فى بورفؤاد فقط ولكن فى بورسعيد بصفة عامة ، فقد كان عددهم عام ١٩٦٠ نحو ٥٦٥٢ نسمة انخفض إلى ١٣٦٧ نسمة عام ١٩٧٦ ، وبلغت أعدادهم نحو ١٨٤٠ نسمة عام ١٩٨٦ ، أما فى تعداد ١٩٩٦ فإن أعداد الأجانب فى بورسعيد لم يتعد ٧٣١ نسمة فقط .

ومما يستدعى النظر أن هذه الضاحية قد نشأت بعد حوالى نصف قرن من انتهاء العمل من إنشاء بورسعيد ، حيث إن بورسعيد تم إنشاءها عام ١٨٦٩ ، أما بورفؤاد فقد تم إنشاءها عام ١٩٢٦ ، ورغم ذلك نمت بورفؤاد نموا سريعا حتى وجدنا أن البعض يذكر اسم مدينة بورفؤاد بدلا من ضاحية بورفؤاد ، علما بأن بورفؤاد مازالت تمثل قسما من أقسام مدينة بورسعيد ، وكانت فى عام ١٩٧٦ تمثل شياخة من شياخات قسم الشرق[1] .

٣ - مراحل نمو مدينة بورسعيد :

تلقى الخرائط الخاصة ببورسعيد - لسنوات مختلفة - الضوء على مراحل هذا النمو ، وقد جمعت هذه الخرائط فى خريطة مركبة لتحدد مراحل النمو على النحو الذى يوضحه شكل رقم (٢) :



شكل رقم (٢) نمو مدينة بورسعيد بين أعوام ١٨٧٠-١٩٩٨ .

(١) للاستزادة يمكن الرجوع إلى : - مصطفى محمد البغدادى: تغيرات التركيب والوظائف فى بورفؤاد، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية ، الجزء الثانى ، ١٩٩٨ .

- ــــــ مدينة بورسعيد - دراسة فى جغرافية المدن، ماجستير غير منشورة ، آداب عين شمس ، القاهرة ، ١٩٨٥ .

(أ) بورسعيد بين عام ١٨٧٠ – ١٨٨٢ :

بلغ عدد سكان مدينة بورسعيد عام ١٨٧٠ نحو عشرة آلاف نسمة ، ارتفع هذا العدد إلى ١٧٠٥٨ نسمة عام ١٨٨٢ ، وتركزت هذه الأعداد فى منطقة تقع غرب قناة السويس بالقرب من المدخل الشمالى لها ، وكان العمران فى هذه البقعة يقتصر على الحى الأوربى ويليه غربا الحى العربى ، وكانت المدينة تأخذ شكلا مثلثا قاعدته ناحية الشرق (قناة السويس) ورأسه ناحية الغرب ، ويرتبط هذا الشكل بطبيعة السهل الساحلى الذى نشأت عليه المدينة والذى تضيق مساحته كلما اتجهنا غربا .

(ب) بورسعيد بين عام ١٨٨٢ – ١٩٢٧ :

بلغ عدد سكان بورسعيد عام ١٩٢٧ نحو مائة ألف نسمة ، وازدادت المدينة اتساعا ناحية الغرب مع احتفاظها بالشكل السابق ذكره ، ويرتبط نمو المدينة فى هذه الفترة المبكرة بحركة الهجرة الخارجية والداخلية إليها .

(جـ) بورسعيد بين عام ١٩٣٠–١٩٤٢ :

ازدادت المدينة اتساعاً فى الاتجاه الغربى ، كما نمت ضاحية جديدة على الضفة الشرقية للقناة هى ضاحية بورفؤاد ، أى أن مدينة بورسعيد أصبحت ذات قسمين قسم يقع غرب القناة ويضم الحى الأوربى والحى العربى ، وقسم يقع شرق القناة متمثل فى ضاحية بورفؤاد .

(د) بورسعيد بين عام ١٩٤٣ – ١٩٦٥ :

ازداد النمو العمرانى ناحية الشرق على أثر اتساع ضاحية بورفؤاد ، خاصة بعد إنشاء ترسانة بورسعيد ، وزيادة عدد العاملين فى شركات هيئة قناة السويس ، وقد شهدت هذه المرحلة تأميم شركة قناة السويس ، ونمو وازدهار ضاحية بورفؤاد ، كما استمر اتساع المدينة ناحية الغرب حتى بلغت قناة بحيرة المنزلة ، كما اتجهت فى نموها جنوبا حتى التصقت بجزيرة القابوطى .

(هـ) بورسعيد بين عام ١٩٦٦ – ١٩٧٩ :

بلغ عدد سكان بورسعيد عام ١٩٦٦ نحو ٢٨٢ ألف نسمة ، وبلغت المدينة أقصى اتساع لها ناحية الشمال ، مستغلة فى ذلك جميع أراضى طرح البحر التى كانت تكتسبها بورسعيد على حساب البحر المتوسط قبل إنشاء السد العالى ، كما زحف العمران فى مناطق مختلفة شرق وغرب وجنوب المدينة خاصة بعد إعادة تعمير بورسعيد بعد حرب ١٩٧٣ ، وبعد إنشاء بعض المصانع فى منطقة الرسوة ، ومنطقة القابوطى جنوب بورسعيد على أثر تحويل مدينة بورسعيد إلى مدينة حرة .

(و) بورسعيد بين عام ١٩٨٠ – ١٩٨٥ :

بلغ عدد سكان بورسعيد فى تعداد ١٩٨٠ نحو ٣٤٣ ألف نسمة ، واتجه النمو العمرانى للمدينة نحو الجنوب والجنوب الغربى على أثر تجفى أجزاء من بحيرة المنزلة ، كما واصل النمو ناحية الغرب حتى أصبح ملاصقاً لمدافن المدينة ، وتواصل المدينة نموها أيضا ناحية شرق وجنوب شرق بورفؤاد ، وذلك حتى تستوعب تيارات الهجرة الوافدة إليها للعمل فى أسواق المدينة الحرة ، وأيضاً عودة باقى المهجرين من سكان بورسعيد .

(ز) بورسعيد بين عام ١٩٨٦ – ١٩٩٦ :

بلغ عدد سكان بورسعيد عام ١٩٨٦ نحو ٤٠١,١٧٢ نسمة ، وارتفع العدد إلى ٤٦٩,٥٣٣ نسمة عام ١٩٩٦ ، وظهرت وظائف جديدة لم تكن موجودة فى بورسعيد من قبل ومنها ظهور البترول والغاز الطبيعى فى شمال بورفؤاد ، كذلك المشاريع الزراعية لاستصلاح وزراعة سهل الطينة بعد دخول ترعة السلام ، هذا فضلا عن المشاريع الجارية لاستثمار مثلث تفريعة بورسعيد ومنطقة شرق التفريعة ، وتضافرت هذه العوامل معا (زيادة السكان وظهور وظائف اقتصادية جديدة) لدفاع عملية النمو العمرانى فى الاتجاهات الشرقية والجنوبية والغربية .

ثالثاً - اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره :

نمت مدينة بورسعيد من نواة صغيرة مكونة من منازل خشبية فوق اللسان الرملى المحصور بين البحر المتوسط شمالاً وبحيرة المنزلة جنوباً ، إلى أن أصبحت مدينة كبيرة يقترب عدد سكانها من $\frac{١}{٢}$ مليون نسمة وذلك فى غضون مائة وأربعون عاماً هى عمر مدينة بورسعيد حتى عام ١٩٩٦ .

ورغم صغر مساحة الموضع التى نشأت عليه ، إلا أنها نجحت فى اكتساب مساحات إضافية على حساب البحر المتوسط تارة وعلى حساب بحيرة المنزلة تارة أخرى ، لتنمو وتتفوق عمرانيا اقتصادياً وحضاريا عن مدن قديمة كان لها مجدها وتاريخها القديم .

وسوف نشير فيما يلى إلى محاور نمو المدينة بداية من النواة الأولى إلى المنطقة الوسطى ثم هوامش أو أطراف المدينة .

١ - النواة الأولى للمدينة (المنطقة المركزية) :

نظراً لأن مدينة بورسعيد أقيمت على الشريط الساحلى الضيق المحصور بين البحر المتوسط وبحيرة المنزلة ؛ لذا كان اتجاه نموها – فى بداية الأمر – ناحية الغرب دائماً ، حيث إن الرمال الناتجة عن عملية حفر القناة كانت تلقى فى هذا الاتجاه ، مما أدى فى نهاية الأمر إلى تكون مساحة من الأرض تصلح للبناء ، ومن هنا كانت النواة الأولى للمدينة مجاورة لمدخل القناة على الجهة الغربية منها ، وكانت هذه النواة تنقسم إلى قسمين : قسم يقع مجاور للقناة وخصص لإقامة الأجانب وإلى الغرب منه قسم آخر لإقامة العرب سمى بالحى العربى .

وكان القسم الأوربى يقع – فى بداية الأمر – إلى الغرب من الحى العربى ، ويبدو أن الحاجة كانت تدعو إلى ذلك ، حيث إن طبيعة العمل كانت تستدعى وجود الأيدى العاملة بالقرب من مناطق الإنشاء نفسها أى أن ظروف العمل فى حفر القناة وإنشاء الميناء حددت موقع هذا الحى ، ولكن بعد ذلك انتقل حى العرب إلى غرب المدينة واتسع الحى الأوربى ناحية الشرق ، ويبدو أن هذا تطوراً طبيعياً ، إذ أن الجانب الشرقى للمدينة والمطل على الميناء كان أهم أجزاء المدينة ، وتعليل انتقال حى العرب من شرق المدينة إلى غربها كان نتيجة انتهاء إحدى مراحل المدينة نفسها ، أو لاتجاه السكان إلى انتقاء بقعة ملائمة لهم ، فكان أن اتجه سكان حى العرب نحو غرب المدينة ، وعلى هذا تشكلت بورسعيد منذ نشأتها إلى قسمين لكل منهما مميزاته وطابعه الخاص ، القسم الأول (حى الإفرنج) وكان مخصصاً للأجانب ، ويحدد هذا القسم من الشمال البحر المتوسط ، ومن الشرق قناة السويس ، وتقع به الفنادق والمحلات التجارية التى يمتلكها الأجانب ، أما القسم الثانى : حى العرب وكان يعرف فى البداية بقرية العرب ، وقد فصل بين القسمين مساحة من الأرض الفضاء ، ويبدو أن أسباب وجود هذا التقسيم كان يرجع لرغبة السكان المصريين فى الإقامة فى مكان خاص بهم بعيداً عن المكان الذى يقيم به الأجانب حفاظاً على حياتهم الاجتماعية والدينية ، وعلى عاداتهم وتقاليدهم ، أى لكى يحتمون بأنفسهم بعيداً عن التأثر بالعادات الغربية ، وقد تمكن البعض من الإقامة بالقرب من بحيرة المنزلة لسهولة الاتصال بالموطن الأصلى مثل دمياط والمطرية والمنزلة ، كذلك وجود هذا التقسيم يرجع إلى رغبة الأجانب فى إزاحة المصريين من مواقعهم إلى قرية العرب ، وربما كان هذا هو السبب الأقوى حيث انقسام المدينة إلى قسمين كان انقساما صناعيا بحتا افترضه تخطيط المدينة نفسها ، ففى الفترة التى كانت تحتاج فيها الشركة إلى الأيدى العاملة المطرية لحفر القناة ، كان السكان المصريون يقيمون فى شرق المدينة قرب مكان العمل ، أما بعد

انتهاء حفر القناة فلم يعد لهذه الأيدى العاملة مبررا لوجودها فى شرق المدينة ، خاصة وأن شرق المدينة أصبح منطقة أعمال فنية (إنشاء حواجز – إقامة الورش – إصلاح السفن) ، والأيدى العاملة المصرية لم تكن مدربة على هذا النوع من العمل ، حيث إن معظمها كانت أيدى عاملة زراعية ، ومن هنا جاء مبرر نقلهم إلى غرب المدينة ، من هنا يتضح أن السكان الأوائل لمدينة بورسعيد هم العمال المصريون والأجانب ، وكان سكان حى العرب يقيمون فى العشش وكان لا يسمح لهم بإقامة هذه العشش قبل الحصول على ترخيص من شركة القناة ، وقد شبت بعض الحرائق فى هذا الحى ، تسببت فى إزالة هذه العشش واستبدلت بمنازل من مواد البناء والخشب(1) .

ومع تقدم المدينة – نسبيا – وجد بها بعض الفنادق الفخمة ، والمنازل الخشبية الأنيقة والمتينة فى نفس الوقت ، خاصة فى الجهة المطلة على تمثال ديليسبس .

وفى عام ١٨٧٢ بلغ عدد منازل بورسعيد ٢٠٠٥ منزلاً فى الحى الأوربى ، ٩٩٠ مسكنا فى الحى العربى ، وواضح أن منازل الأوربيين كانت أكثر عدداً من منازل العرب ، على الرغم من أن عدد سكان العرب كان يفوق عدد الأجانب .

ويوضح الشكل التالى خطط النواة الأولى لمدينة بورسعيد (١٨٦٠ – ١٨٦٧) على النحو التالى :

(أ) فى عام ١٨٦٠ كانت المبانى الخشبية تتركز بشكل شريطى على امتداد السهل الساحلى بين البحر المتوسط وبحيرة المنزلة ، وكانت هناك خطة شبكية بسيطة سارت عليها الخطط التالية للمدينة .

(ب) وفى عام ١٨٦٢ امتداد النمو العمرانى قليلا نحو الأجزاء الجنوبية من السهل الساحلى .

(جـ) وفى عام ١٨٦٧ نمت حركة العمران وبشكل منظم ، أى أنه خلال سبع سنوات تم تعمير الجزء الأكبر من الحى الأوروبى بالمدينة وفقاً لخطط موضوعة وليست بشكل عشوائى كما هو الحال فى حى العرب ، هذا يدل على أن شركة القناة أولت عناية كبيرة بتنظيم الشوارع والمساكن ، ولعبت الدور الرئيسى فى رسم خطة حضرية مبكرة لمدينة بورسعيد ، ولم تقتصر هذه الخطة على الحى

---

(1) Reymond, P., : "Le port de port - said , op. cit., p. 49

الأوروبى فحسب ، بل امتدت بعد ذلك إلى حى العرب ، حتى أن العشش أصبحت تقام على أساس من التخطيط والتنظيم بحيث لا تخرج أى منها عن خطوط التنظيم التى تم وضعها فى ذلك الحين ، وقد أعيد تنظيم هذا الحى عام ١٨٦٩ بعد الحريق الذى شب بها ؛ لذا قامت الشركة بإصلاح الشوارع وتبليطها بالحجارة ، كما أنشأت شارعًا يفصل بين الحى الأوروبى والحى العربى وهو يعرف باسم شارع محمد على (حاليًا) ، وكان هذا الشارع فى أول عهد المدينة يمثل الجزء الواقع بين شارع أوجينى شمالاً حتى جنوب المدينة حيث كانت الجبانات القديمة .

أما الجزء الشمالى من هذا الشارع الواقع بين شارع أوجينى وساحل البحر فكان يطلق عليه شارع المحروسة ، ولم يبدأ العمران فى هذا الجزء إلا بعد انحسار مياه البحر المتوسط إلى الشمال نتيجة لتراكم الطمى غرب الحاجز العربى لمدخل القناة ، وهذا الشارع ما زال حتى الآن يفصل بين حى الشرق (القسم الأوروبى سابقًا) وحى العرب (قرية العرب سابقًا) ، وهو من أطول الشوارع التى تقطع المدينة من الشمال إلى الجنوب .

٢ - المنطقة الوسطى ومحاور نموها :

ظهرت مدينة بورسعيد فى جملتها على شكل مثلث قاعدته قناة السويس ورأسه ناحية الغرب ، أى أن أرض المدينة كانت تضيق بالاتجاه غربا مع ضيق الشريط الساحلى نفسه وهذا ما أملته الظروف الطبوغرافية فى البقعة التى أقيمت عليها المدينة ، وإذا كانت البيئة الجغرافية هى الأكثر أهمية فى اختيار بقعة المدينة ، فإن الجهد البشرى يكون أوضح فى أثناء عملية النمو ، ذلك المجهود الذى أضاف مساحات من الأرض على حساب البحيرة ، ونظراً لأن المدينة نشأت نشأة صناعية ؛ لذلك لا ينتظر أن تمر فى الفترة الأولى من نشأتها على نفس الأدوار التى تمر بها المدن ذات النشأة الطبيعية ، وعموماً فإن النواة الأولى للمدينة كان أمامها عدة محاور للنمو على النحو التالى :

- النمو العمرانى نحو الغرب والجنوب بتجفيف أجزاء من بحيرة المنزلة .
- النمو العمرانى نحو الشمال فى أراضى طرح البحر .
- النمو العمرانى نحو الجنوب فى منطقة القابوطى .
- النمو العمرانى نحو الشرق بإنشاء ضاحية بورفؤاد .

(أ) النمو العمراني نحو الغرب :

لم تقتصر المدينة على النواة الأولى المتمثلة فى الحى الأوربى والحى العربى ، بل سرعان ما ظهرت مناطق أخرى على هوامش هذه النواة تعتبر حالياً المنطقة الوسطى من مدينة بورسعيد متمثلة فى حى المناخين ، وكانت تسكنه الطبقات الفقيرة ، وعرفت المنطقة المحصورة بين منطقة الجبابات ومستشفى الحميات باسم المناخ الجديد ، أما المنطقة المجاورة لمدرسة تعليم قيادة السيارات (حالياً) فكانت تعرف باسم المناخ القديم وكانت هذه المنطقة تضم مدابغ الجلود والسلخانة وكورنتينة المواشى والاسطبلات ، واستمرت المدينة تعانى أكثر من عشرين عاماً – منذ نشأتها – من الحالة السيئة لهذه المنطقة ، مما أصبح مصدر خطر صحى على السكان ؛ ومن هنا جاء قرار تحسينها عام ١٩٣٢ لتمثل حالياً المنطقة الوسطى من المدينة ، كما امتد النشاط التجارى الموجود فى منطقة النواة إلى هذه المنطقة الوسطى خاصة مع زيادة عدد السكان وزحف العمران إليها .

(ب) النمو العمراني نحو الشمال (أراضى طرح البحر) :

قبل بناء السد العالى كانت مدينة بورسعيد تكتسب كل عام نحو ٥٠ متراً كأرض يابسة نتيجة تراجع البحر بنفس المقدار كل عام ، وسميت هذه الأراضى باسم أراضى طرح البحر ، وهى التى نشأت نتيجة لإنشاء حاجز الأمواج الغربى لمدخل قناة السويس ، الذى ساعد على حجز الرواسب التى يحملها التيار البحرى المتجه من الغرب والشمال الغربى إلى الشرق ، ومع بداية نشأة المدينة لم تكن مساحة هذه الأراضى تشكل إضافة كبيرة لمساحة المدينة ، ولكن بعد إتمام هذا الحاجز عام ١٨٦٥ زادت هذه المساحة ، وكانت هذه الأراضى مرتفعة الثمن نظراً لموقعها على الساحل وعلى مدخل القناة ، لذلك لم يستطع شراءها إلا الشركات الأجنبية .

والخريطة التالية توضح ظاهرة أراضى طرح البحر فى بورسعيد ، ويتضح منها أن ساحل البحر كان يتقدم نحو بورسعيد منذ نشأتها عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٧٥ ، ولكن بعد إتمام بناء الجزء المرتفع من الحاجز الغربى للقناة أخذ البحر يتراجع تدريجيا مخلفا أمام هذا الحاجز كثير من الرواسب الطينية والرملية .

استمرت المساحة التى طرحها البحر فى الازدياد حتى تم بناء السد العالى ، حيث لم يعد يصل طمى النيل إلى البحر المتوسط عن طريق فرعى دمياط ورشيد .

المهم أنه بتراكم الرواسب على مر السنين تكونت هذه الأراضى التى تمثل المنطقة الشمالية من النواة القديمة للمدينة ، وهناك بعض الأدلة التى توضح تراجع ساحل البحر أمام بورسعيد غرب

الحاجز الغربي لقناة السويس وهي أن تمثال ديليسبس الذى أنشىء عام ١٨٩٩ كانت مياه البحر تحده من الغرب ، أما الآن فقد حل العمران محل مياه البحر ، كما أن شارع الكورنيش كان في ذلك الوقت هو شارع كتشنر (٢٣ يوليو حاليا) ، وهذا الشارع لم يعد الكورنيش حاليا ، بل ظهرت عدة شوارع موازية له في اتجاه الشمال نحو البحر ، وهذه الشوارع نتجت كلها من أراضى طرح البحر ، وإذا كانت مدينة بورسعيد قد اكتسبت مساحة من الأرض غرب الحاجز الغربي للقناة على حساب البحر ، فإنها قد فقدت مساحة مثلها في شرق الحاجز الشرقي للقناة ؛ حيث إن البحر تقدم على أراضى هذه المنطقة (بورفؤاد فيما بعد) .

(جـ) النمو العمراني نحو الجنوب :

وكان ذلك عن طريق تجفيف أجزاء من بحيرة المنزلة في الاتجاه الجنوبي من النواة الأولى للمدينة ، وفكرة تجفيف أجزاء من بحيرة المنزلة ليست فكرة حديثة ، بل هي فكرة قديمة ترجع إلى اللحظات الأولى من نشأة المدينة ، وتوضح الأشكال التالية أن منطقة القابوطي كانت عبارة عن جزيرة تقع جنوب بورسعيد أي إنها كانت منفصلة تمامًا عن بورسعيد حتى عام ١٩٠٣ (كان يفصلها عن بورسعيد بركة تسمى بركة الشجرة وهي جزء من بحيرة المنزلة) ، أما عام ١٩٣٣ اتصلت هذه الجزيرة بيابس بورسعيد نتيجة تجفيف البركة المذكورة .

(د) النمو العمراني نحو الشرق :

حاولت بورسعيد جاهدة إيجاد مساحات من الأراضى على الجهة الغربية للقناة على حساب البحر المتوسط ، وعلى حساب بحيرة المنزلة ، ثم اتجهت عام ١٩٢٦ إلى الاتساع شرق قناة السويس بإنشاء منطقة جديدة هي ضاحية بورفؤاد .

والمحصلة النهائية لهذه العملية هي نمو منطقة النواة الأولى للمدينة في جميع الجهات مكونة بذلك المنطقة المحيطة بالنواة والتي تمثل حاليًا المنطقة الوسطى للمدينة ، وكان شيئًا بديهيا أن تنطلق المدينة في نموها من النواة المركزية إلى المنطقة الوسطى مع ازدهار الملاحة في القناة ، ومع ازدهار النواحي الاقتصادية وزيادة عدد السكان وارتفاع الكثافة السكانية .

٣ - هوامش المدينة :

تتحدد هوامش المدينة في المنطقة المحيطة بالمنطقة الوسطى التي نمت عمرانيا في الاتجاه الشرقي والجنوبي والغربي ، وفيما يلي عرض سريع لهذه الهوامش :

(أ) الهوامش الجنوبية للمدينة :

تمثلها منطقة الصناعات الرئيسية في القابوطي خاصة بعد تطويرها ، وتتركز الصناعات في هذه المنطقة حتى تكون بعيدة قليلاً عن الكتلة السكنية في المنطقة المركزية والمنطقة الوسطى للمدينة ، وإذا كانت قوى الطرد المركزية قد دفعت الصناعة إلى الأطراف الجنوبية للمدينة بعيداً عن العمران ، فهناك قوى جذب ناحية الأطراف ، وهي اتساع مساحة الأراضي التي تساعد على إقامة المشروعات الصناعية ، كذلك انخفاض أسعار خاصة وإنها تحتاج إلى عمليات فنية حتى تتمكن من تحمل إقامة المصانع والمباني ، وكذلك فإن هذه المناطق الصناعية تقع على طريق بورسعيد / الإسماعيلية المسمى بطريق المعاهدة (الموازي لقناة السويس) ، وهو من أهم محاور المواصلات في بورسعيد ؛ لذلك يسهل جلب المواد الخام لهذه المنطقة الصناعية ، كما يسهل تصريف المنتجات .

(ب) الهوامش الشرقية للمدينة :

وتمثلها ملاحات بورفؤاد ، وهي مساحة من الأرض شرق وجنوب شرق بورفؤاد ، استغلت كملاحات لاستخراج الملح ، وبديهي أن تكون هذه الملاحات في أطراف المدينة طالما أن المدينة تعاني من ندرة الأراضي الصالحة للبناء ، وطالما أن النواه والمنطقة الوسطى لا يوجد بهما أراضٍ لإقامة مثل هذه المشاريع التي تحتاج إلى أراضٍ واسعة ، والملاحظ أن النمو العمراني امتد إلى مشارف هذه الملاحة بل إن الامتداد العمراني شرق بوفؤاد كان على حساب هذه الملاحة .

ومع شق تفريعة بورسعيد الجديدة ، أصبح هناك مثلث من الأراضي الفضاء محصور بين تلك التفريعة وقناة السويس ، عرف بمثلث التفريعة ، وإلى الشرق من هذه التفريعة توجد منطقة تعرف بمنطقة شرق التفريعة على مساحة ٦٠ مليون متر مربع ، وهذه المناطق توليها الحكومة عناية فائقة ، ويعتبر مخطط تنمية المنطقة الأخيرة أحد المشروعات القومية العملاقة ؛ لذلك فإن الهوامش الشرقية لبورفؤاد سوف تسهم في التنمية الشاملة لجمهورية مصر العربية ، وفي تنمية شبه جزيرة سيناء اقتصاديا واجتماعيا بصفة خاصة كما يسهم في جذب الاستثمارات الأجنبية لإقامة الصناعات التحويلية[١] .

---

(١) مصطفى محمد البغدادي : تنمية شرق بورفؤاد ، ورقة بحثية في مؤتمر الندوة البحرية الثامنة (شرق التفريعة : جغرافيا واقتصاديا وبحريا) المنعقد في بورسعيد يومي ٢٢، ٢٣ سبتمبر ١٩٩٨ .

(جـ) الهوامش الغربية للمدينة :

تتمثل هذه الهوامش فى ظهور العديد من القرى السياحية مثل قرية الجميل وقرية الفردوس وهى مشاريع سياحية تحقق الامتداد العمرانى غرب المدينة ، كما تم إعادة بناء وتشغيل مطار الجميل ، وظهرت المناطق العمرانية إلى الجنوب من هذا المطار. كما يلاحظ أيضاً فى هذه المنطقة وجود بعض المزارع السمكية ومزارع للدواجن والسمان والأرانب ، فضلا عن وجود بعض الشركات الصناعية مثل مصنع الزجاج ومصنع الحلويات ، وهى كلها مشاريع تحتاج إلى مساحات كبيرة . وفى الآونة الأخيرة تم بناء محطة لمعالجة الغاز الطبيعى القادم من حقول شمال بورفؤاد البحرية عبر أنابيب فى البحر المتوسط . ويعتبر هذا المشروع أكبر المشاريع الإقتصادية فى منطقة الهوامش الغربية لمدينة بورسعيد .

مما سبق يتضح أن معظم المشاريع الاقتصادية الكبرى فى مدينة بورسعيد توجد فى الأطراف الشرقية والجنوبية والغربية وهو ما يتماشى مع أصول تخطيط المدن .

رابعاً - سكان مدينة بورسعيد :

تشير الدراسات التاريخية إلى أن منطقة بورسيعد لم يكن لها وجود سكانى قبل حفر قناة السويس ، فلم يوجد سوى بضع عشرات من الصيادين فى قرية الجميل الواقعة غرب بورسعيد ، ومع تقدم الحفر وإنشاء الميناء وفد إلى المدينة أعداد كبيرة من الأجانب والمصريين للمشاركة فى هذه المشاريع ، أى أن بورسعيد تميزت بثنائية المجتمع السكانى منذ اللحظة الأولى لميلادها ، وارتبطت بهذه الثنائية ازدواجية فى الحضرية ، وفيما يلى عرض لسكان المدينة نموا وتوزيعا وتركيبا :

١ – نمو سكان بورسعيد (١٨٦٠ – ١٩٩٦) :

فى المراحل الأولى لنشأة مدينة بورسعيد تكونت خلالها المجتمعات السكانية من أفواج العمالة التى قدمت إليها – طوعًا أو قسراً – فى أثناء فترة حفر القناة . وبعد انتهاء أعمال الحفر عادت نسبة من هذه العمالة إلى موطنها الأصلى فى الدلتا والوادى ، وآثرت النسبة الباقية أن تبقى فى المدينة خاصة بعد تدفق حركة التجارة العالمية إليها . ومعظم أرقام هذه الفترة تقديريه فيما عدا تعداد ١٨٨٢ ، مع عدم تجاهل ضعف درجة الثقة به ، ليس فقط بسبب الأحداث السياسية التى ألمت بمصر فى نفس العام ، بل وأساسا لأن منطقة القناة ذاتها كانت بؤرة هذه الأحداث وجبهة رئيسية من جبهاتها .

وإذا كانت التجمعات السكانية التى بقيت فى المنطقة مع تشغيل القناة قد مثلت النوايات الأولى لزيادة سكانية مطردة بمعدلات عالية ، فإن تشغيل القناة ذاتها وجاذبيتها الفائقة لنسبة هامة من التجارة العالمية آنذاك قد مثلت عنصر الجذب الاقتصادى القوى لتيارات ممتلئة من الهجرة التى أخذت فى التدافع نحو القناة ، دون قسر هذه المرة، وأدت إلى تحقيق أعلى معدلات للنمو السكانى فى مصر منذ ذلك الحين[١] . ومن مقارنة التعدادات السكانية المختلفة لبورسعيد يتضح أن عدد سكان المدينة استمر فى الزيادة السنوية منذ عام ١٨٨٢ حتى عام ١٩٦٦ ، حيث بلغ عدد سكانها فى التعداد الأخير نحو ٢٨٢,٩٧٧٧ نسمة ، بينما فى تعداد ١٩٧٦ انخفض عدد السكان إلى ٢٦٢,٧٦٠ نسمة ، ويرجع السبب فى ذلك إلى أن هذا التعداد تم تنفيذه فى أثناء تدفق تيارات الهجرة العائدة إلى بورسعيد .

جدول رقم (١) تطور عدد سكان مدينة بورسعيد فى الفترة من ١٨٨٢ – ١٩٩٦

السنة	السكن		الذكور		الاناث		نسبة النوع
	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	
١٨٨٢	١٧٠٥٨	١٠٠	٩١٧٦	٥٣,٨	٧٨٨٢	٤٦,٢	١١٦,٤
١٨٩٧	٤٢٩٧٢	١٠٠	٦٢٠٥٦	٦٠,٦	١٦٩١٦	٣٩,٤	١٥٤,٣
١٩٠٧	٤٩٨٨٤	١٠٠	٢٧٢٣٤	٥٤,٦	٢٢٦٥٠	٤٥,٤	١٠٢,٢
١٩١٧	٧٥١٩٢	١٠٠	٤٠٩٩٦	٥٤,٥	٣٤١٩٦	٤٥,٥	١١٩,٨
١٩٢٧	١٠١٠٣٤	١٠٠	٥٣٨٨٤	٥٣,٣	٤٧١٥٠	٤٦,٧	١١٤,٢
١٩٣٧	١١٨٩٥٣	١٠٠	٦١٥٣٣	٥١,٧	٥٧٤٢٠	٤٨,٣	١٠٧,١
١٩٤٧	١٦٤٥٧٢	١٠٠	٨٦,٠٣٠	٥٢,٣	٧٨٥٤٢	٤٧,٧	١٠٩,٥
١٩٦٠	٢٤٥٣١٨	١٠٠	١٢٥٤٦٠	٥١,١	١١٩٨٥٨	٤٨,٩	١٠٤,٦
١٩٦٦	٢٨٢٩٧٧	١٠٠	١٤٣٩٠٦	٥٠,٩	١٣٩٠٧١	٤٩,١	١٠٣,٤
١٩٧٦	٢٨٢٩٧٧	١٠٠	١٤٣٩٠٦	٥٠,٩	١٢٨٣١٠	٤٨,٨	١٠٤,٧
١٩٨٠	٣٤٣١٤٨	١٠٠	١٧٩٠٦٤	٥١,٢	١٦٤٠٨٤	٤٧,٨	١٠٩,١
١٩٨٦	٤٠١,١٧٢	١٠٠	٢٠٧٠٤٢	٥١,٦	١٩٤١٣٠	٤٨,٤	١٠٦,٦
١٩٩٦	٤٦٩,٥٣٣	١٠٠	٢٤٠٨١٩	٥١,٣	٢٢٨٧١٤	٤٨,٧	١٠٥,٣

المصدر : تم تجميع الجدول من بيانات التعدادات السكانية المختلفة ، ونسبة النوع من حساب الباحث .

(١) عمر الفاروق سيد رجب : مدن قناة السويس مرجع سبق ذكره ، ص٢٨ . وللاستزاده يمكن الرجوع إلى محمد يوسف زهرة : سكان إقليم قناة السويس ، ماجستير ، آداب القاهرة ، ١٩٧٦ .

وقد طلبت محافظة بورسعيد إجراء تعدادا جديداً عام ١٩٨٠ ، حتى يكون مطابقاً للواقع ، ولكن البيانات الجديدة المنشورة لم تكن تفصيلية كالتعدادات السابقة ، عموما بلغ عدد سكان مدينة بورسعيد عام ١٩٨٠ نحو ٣٤٣,١٤٨ نسمة بعد عودة المهجرين إليها واستمرت فى الزيادة فى التعدادات التالية ، حيث بلغ عدد سكانها ٤٠١,١٧٢ نسمة عام ١٩٨٦ ، ونحو ٤٦٩,٥٣٣ نسمة عام ١٩٩٦ .

جدول رقم (٢) معدل النمو السكانى فى مدينة بورسعيد فى الفترة من ١٩١٧ – ١٩٩٦(*) .

السنة	١٧–٢٧	٢٧–٣٧	٣٧–٤٧	٤٧–٦٠	٦٠–٦٦	٦٦–٧٦	٧٦–٨٠	٨٠–٨٦	٨٦–٩٦
معدل النمو السكانى السنوى	٣,٥	١,٧	٣,٨	٣,٨	٢,٥	٠,٧–	٧,٠	٢,٦	١,٦

باستعراض الجداول السابقة يتضح ما يلى :

* تعتبر معدلات النمو السكانى فى بورسعيد عالية منذ ظهور المدينة وحتى عام ١٩٦٦ ، حيث لم يتجه منحنى النمو للتناقص مطلقا ، نتيجة لتضافر عوامل الهجرة والزيادة الطبيعية معا ، وقد تجاوزت بورسعيد دائرة المائة ألف نسمة منذ عام ١٩٢٧ ، كما تجاوزت الربع مليون نسمة عام ١٩٦٦ .

* فى الفترة من ٦٦ – ١٩٧٣ مرت بورسعيد بمرحلة حربية كادت تخلو فيها من السكان نتيجة لنوع من الهجرة القسرية ، وتشير بيانات تعداد ١٩٧٦ إلى استجابة واسعة لسكان بورسعيد فى اتجاه العودة إليها مع انتهاء ظروف الحرب ، ولكن معدل النمو السكانى فى هذه الفترة ٦٦–٧٦ يشير إلى انخفاض سنوى قدره ٠,٧ ٪ ، وهذه هى الفترة الوحيدة التى انخفض فيها معدل النمو السكانى فى بورسعيد .

* فى الفترة من ٧٦ – ١٩٨٠ ارتفع معدل النمو السكانى فى بورسعيد إلى ٧٪ وهو أعلى معدل نمو لبورسعيد منذ ظهورها على خريطة مصر ، ويرجع سبب ذلك إلى الزيادة المطردة خاصة بعد عودة معظم سكانها المهاجرين ، ثم تحويلها إلى مدينة حرة فجذبت كثير من سكان المناطق الأخرى ، وفى عام ١٩٨٠ تتجاوز المدينة دائرة الثلث مليون نسمة .

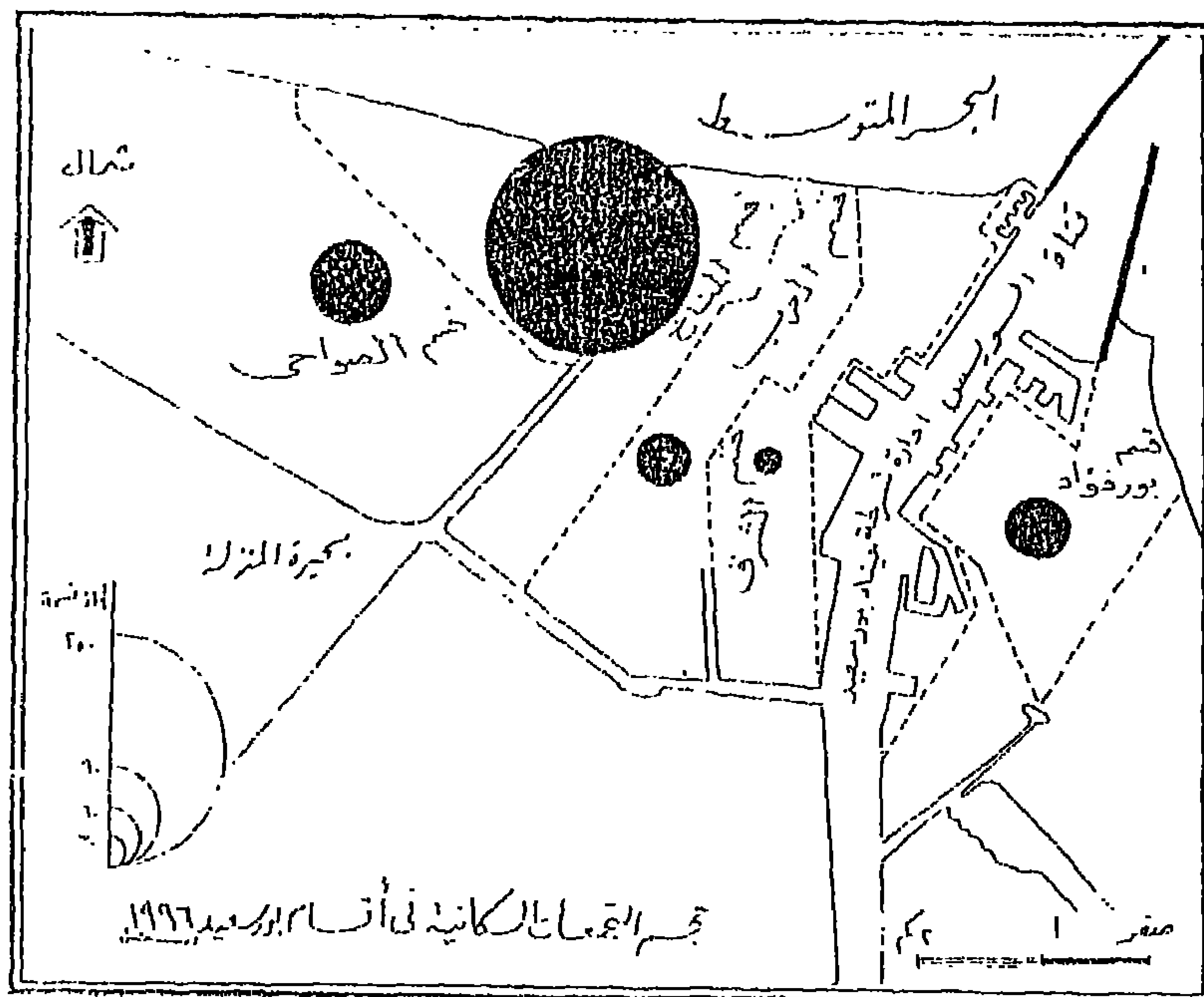
(*) تم حساب المعدل السكانى السنوى من بيانات التعدادات المختلفة .

* فى الفترة من ٨٠ – ١٩٨٦ بلغ معدل النمو ٢,٦ لتتخطى المدينة دائرة ٤٠٠ ألف نسمة ، أمـــا فى الفـــترة التعـدادية الأخيرة ٨٦ – ١٩٩٦ بلـغ المعـدل ١,٦ ٪ واقتربت المدينة من دائرة $\frac{1}{2}$ مليون .

٢ – توزيع السكان :

تنقسم مدينة بورسعيد إداريا – عام ١٩٩٦ – إلى ستة أقسام إدارية هى : بورفؤاد ، الشرق العرب ، المناخ ، الضواحى(*) ، وإدارة شرطة ميناء بورسعيد(**) ، وتضم هذه الأقسام ١٥ شياخة ، ويميل السكان للتركيز فى الجانب الغربى من قناة السويس ، أى على الجانب القريب من الدلتا .

انظر شكل رقم (٣)



شكل رقم (٣) أحجام التجمعات السكانية (الأقسام) فى تعداد ١٩٩٦

(*) فى تاريخ ١٩٨٦/٤/١٥ جاء قرار وزير الداخلية رقم ١٦٠ بإنشاء قسم شرطة جديد بمدينة بورسعيد هو قسم الضواحى ، فضلا عن أقسام العرب والمناخ والشرق .

(**) قسم إدارة شرطة ميناء بورسعيد لا تقيم به أسر ، بل أفراد يعملون فى الدائرة الجمركية وميناء بورسعيد وشرطة ميناء بورسعيد .

جدول رقم (٣) توزيع سكان مدينة بورسعيد حسب الأقسام ١٩٩٦[١]

القسم	عدد السكان	٪	الترتيب
الشرق	٢٨٦٩٩	٦,١	الخامس
العرب	٦٠٠٠٦	١٢,٨	الرابع
المناخ	٢٣٠٣٨٠	٤٩	الأول
بورفؤاد	٦٠٩٤٨	١٣	الثالث
إدارة شرطة ميناء بورسعيد	٣٨٢	٠,١	السادس
الضواحي	٨٩٠١١٨	١٩	الثانى
الإجمالى	٤٦٩٥٣٣	١٠٠	—

يوضح الجدول السابق أن قسم المناخ جاء فى الترتيب الأول بين أقسام المدينة من حيث عدد السكان البالغ نحو نصف عدد سكان مدينة بورسعيد ، وهذا ليس بجديد على هذا القسم ؛ لأنه يأتى فى هذا المركز منذ عام ١٩٦٠ ، وتوضح أرقام تعدادات ١٩٦٠، ١٩٦٦ ، ١٩٧٦، ١٩٨٦، ١٩٩٦ بأنه يحتل المرتبة الأولى بين أقسام المدينة وكانت نسبة عدد سكانه بالنسبة لجملة سكان المدينة وفقًا للترتيب السابق هى ٤٠,٤ ٪ ، ٤٢ ٪ ، ٤٨ ٪ ، ٤٧,٨ ٪ ، ٤٣ ٪ ، ٤٩ ٪ ؛ وذلك يرجع إلى إمكانية التوسع فى هذا القسم على حساب بحيرة المنزلة ، كذلك لأن هذا الحى من الأحياء التى تشهد ازدهار الحياة التجارية فى أسواقه المختلفة .

– جاء قسم الضواحى فى الترتيب الثانى بنسبة ١٩ ٪ من جهة سكان المدينة ، ورغم أن هذا القسم من المناطق حديثة العمران إلا أنه استطاع أن يجذب أعداداً كبيرة من السكان ، خاصة من محدودى الدخل ، فمساكن هذا القسم فى معظمها مساكن شعبية تناسب هذه الفئة من السكان ، وهذا القسم أمامه الفرصة كبيرة للتوسع على حساب بحيرة المنزلة فى الجهة الجنوبية والجنوبية الغربية منه وجاء قسم بورفؤاد فى المرتبة الثالثة ، يليه قسم العرب فى المرتبة الرابعة ، ثم قسم الشرق فى المرتبة الخامسة ، هذا يعنى أن بورفؤاد تفوقت على أقدم أحياء المدينة (الشرق والعرب) ؛ وذلك يرجع إلى أن بوفؤاد بتوسعاتها العمرانية وتعدد أنشطتها الاقتصادية ، خاصة مع وجود التفريعة

(١) الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء : التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت لمحافظة بورسعيد ، ١٩٩٦ ، النتائج الأولية ص١ .

الجديدة شرق بورفؤاد ، ومع وجود الإمكانيات الهائلة لاستثمار شرق التفريعة فى المجالات الصناعية والتجارية والتخزينية والزراعية والسياحية ، أما إدارة شرطة بورفؤاد فإنها بمثابة قسم ولكن يخلو من وجود الأسر ويقتصر تواجد السكان على الأفراد العاملين فى ميناء بورسعيد والدائرة الجمركية وشرطة الميناء ، والذين يمثلون نحو ٣٨٢ نسمة فقط .

ويرتبط توزيع السكان بالكثافة السكانية حيث توضح بيانات التعدادات المختلفة أن الكثافة السكانية فى ارتفاع مستمر منذ عام ١٩٦٠ حتى تعداد ١٩٩٦ ، فقد بلغت عام ١٩٦٠ نحو ٦١٧ن/كم٢ ، وعام ١٩٦٦ بلغت نحو ٧١٢ن/كم٢ ، ثم بلغت عام ١٩٧٦ نحو ٣٦٣٨ن/كم٢ ، وبلغت عام ١٩٨٠ نحو ٢١٠٢ن/كم٢ ، أما عام ١٩٩٦ فقد وثبت الكثافة إلى ٦٥١٥ن/كم٢ ، وتوضح بيانات ١٩٩٦ أن قسم المناخ تبلغ الكثافة السكانية به نحو ٢٣٨٩٨١ن/كم٢ ، أى أنها أعلى كثافة سكانية بين أقسام المدينة ، كذلك فإن هذا القسم تبلغ درجة التزاحم به ١,٧ فرد / غرفة ، وهى أعلى من المعدل العام للمدينة (١,٦ فرد / غرفة) .

٣ - تركيب السكان :

يعتبر التركيب النوعى والعمرى من أهم العوامل المؤثرة فى المعالم الديموجرافية ، نظراً لعلاقته المباشرة بتوزيع السكان ونموهم حسب فئات السن والنوع ، وتأثيره الواضح على الزيادة الطبيعية واتجاه الخصوبة من ناحية ، والهجرة من ناحية أخرى ، والتى ترتبط كلها بالقوة الإنتاجية للسكان ومقدار فعاليتهم الاقتصادية فى المنطقة ، أى أن تركيب السكان مفهوم واسع يشمل جميع الحقائق المتعلقة بالسكان والتى يمكن قياسها[1] .

(أ) التركيب النوعى :

من دراسة الجدول السابق الخاص بالتطور العددى والنسبى لسكان المدينة (ذكور وإناث) يتضح ما يلى :

* ارتفاع نسبة الذكور عن الإناث فى جميع التعدادات السكانية لبورسعيد منذ عام ١٨٨٢ حتى عام ١٩٩٦ ، ويتضح ذلك أيضاً من متابعة نسبة النوع فى التعدادات المختلفة والمذكورة فى الجدول .

(1) John Clark population Geography znd Edition Pergamon Press. Oxford 1975 p.65

* ارتفاع نسبة الذكور عن الإناث فى التعدادات الأولى للمدينة (منذ ١٨٨٢ – حتى ١٩١٧) بشكل أكبر مما هو موجود فى التعدادات التالية لها ، فعلى سبيل المثال بلغت نسبة الذكور ٦٠,٦ ٪ عام ١٨٩٧ ، كما بلغت نسبة النوع فى هذا العام ١٥٤,٣ (١٥٤,٣ ذكراً لكل مائة أنثى) ، وارتبط ذلك بتيارات الهجرة الوافدة للعمل فى المدينة ، وبالتالى فإن نسبة الإناث قد انخفضت فى هذا العام إلى أدنى نسبة لها (٣٩,٤ ٪) فى جميع التعدادات .

* فى الفترة من ١٩٣٧ – ١٩٩٦ تراوحت نسبة الذكور بين ٥٠,٩ ٪ – ٥٢,٣ ٪ أى أن زيادة الذكور عن الإناث تعتبر زيادة طفيفة خلال هذه الفترة .

(ب) التركيب العمرى :

إذا كانت الهجرة تؤثر فى التركيب النوعى للكثير من سكان المدن فإنها أيضاً تؤثر فى تركيبهم العمرى ، فالمدن عادة تجذب الشباب ، فينزحون إليها على أمل تحسين أحوالهم المعيشية ، وهذا الوضع ينطبق على مدينة بورسعيد ، حيث إن تيارات الهجرة إليها ، سواء كانت تيارات هجرة أجنبية (كما حدث فى الفترة السابقة عن حرب ١٩٥٦) ، أو تيارات هجرة مصرية – يمثل الشباب فيها الركيزة الأساسية .

وإذا كان الهرم السكانى يتكون أساساً من ثلاثة قطاعات رئيسية هى : قاعدة الهرم ويمثلها الأطفال ، ثم جسم الهرم ويمثلها القوة العاملة ، ثم قمة الهرم التى يمثلها الشيوخ. فمن الملاحظ أن جسم الهرم السكانى لبورسعيد فى جميع التعدادات يمثل النسبة الكبيرة بين فئات السن المختلفة .

ومن دراسة الجدول الخاص بتوزيع سكان بورسعيد حسب مجموعات الأعمار عام ١٩٩٦ يتضح ما يلى :

* يمثل الأطفال أقل من ١٥ سنة نحو ٢٦,٢ ٪ من جملة السكان ، بينما تمثل الفئة (١٥ –٦٠سنة) نحو ٦٧,٧ ٪ ، أما كبار السن (+ ٦٠ سنة) فإن نسبتهم تبلغ ٥,٩ ٪ من جملة سكان المدينة .

* إذا اضفنا النسبة الخاصة بالفئة (–١٥ سنة) إلى الفئة (+ ٦٠ سنة) ، فإن جملتهم تبلغ نحو ٣٢,١ ٪ ، أى أن سكان المدينة من المعالين ، وبينما فئة القوة العاملة تمثل $\frac{٢}{٥}$ عدد السكان .

* وعلى مستوى الأقسام نجد أن قسم إدارة شرطة ميناء بورسعيد تبلغ نسبة القوة العاملة به نحو ٩٩,٢ ٪ من جملة سكانه ، وهذه النسبة المرتفعة ترجع لكون هذا القسم يضم وظائف ومبانى خاصة بالميناء والجمارك ، وبالتالى يخلو تقريبا من الفئة (–١٥ سنة) .

* أما بالنسبة للأقسام الإدارية العادية التى تضم جميع الفئات العمرية فإن قسم الشرق يضم أعلى النسب الخاصة بالقوة العاملة إذ تمثل هذه الفئة ٧٣,١ ٪ من جملة سكانه ، يليه قسم العرب بنسبة ٧٢ ٪ ، ثم قسم المناخ بنسبة ٦٨,٧ ٪ ، يليه قسم بورفؤاد بنسبة ٦٥,٩ ٪ ، وأخيراً قسم الضواحى بنسبة ٦٢,٤ ٪ من جملة سكانه .

* تمثل نسبة الفئات المعالة (-١٥ سنة ، +٦٠ سنة) نحو ٢٦,٩ ٪ من جملة سكان قسم الشرق ، وترتفع هذه النسبة قليلاً فى قسم العرب (٢٨ ٪) وترتفع أكثر من قسم المناخ ، كما تبلغ نحو ٣٤,١ ٪ فى بورفؤاد ، وتبلغ ذروتها فى قسم الضواحى (٣٧,٦ ٪ من جملة سكانة) أى تقترب من $\frac{٢}{٥}$ عدد سكان القسم ، الذى يعانى مشاكل التخلف ، وارتفاع نسبة الأمية بين سكانه .

جدول رقم (٤) توزيع سكان مدينة بورسعيد حسب مجموعات الأعمار عام ١٩٩٦

القسم	جملة السكان	-٦ سنوات	٪	٦ – ١٠	٪	١٠ – ١٥	٪	١٥ – ٦٠	٪	٦٠ +	٪
الشرق	٢٨٦٩٩	٢١٧٤	٧,٦	١٧٢٧	٦	٢٣٦٨	٨,٣	٢٠٩٨٣	٧٣,١	١٤٤٧	٥
العرب	٦٠٠٠٦	٥٥٩٠	٩,٣	٢٨١٣	٤,٧	٥٢٧٥	٨,٨	٤٣٢٢٢	٧٢	٣١٠٦	٥,٢
المناخ	٢٣٠٢٨٠	٢٣١٨١	١٠,١	١٣٦٨١	٥,٩	٢١٤٥٥	٩,٣	١٥٨٢٥٧	٦٨,٧	١٣٨٠٦	٦.
بورفؤاد	٦٠٩٤٨	٦٩٨٦	١١,٥	٢٨٩٤	٤,٨	٧٨٦١	١٢,٩	٤٠١٩٧	٦٥,٩	٣٠١٠	٤,٩
إدارة شرطة ميناء بورسعيد	٣٨٢	٣	٠,٨	–	–	–	–	٣٧٩	٩٩,٢	–	–
الضواحى	٨٩١١٨	١٠٤٤٩	١١,٧	٤٩٢٥	٥,٥	١١٦٦٣	١٣,١	٥٥٥٨٢	٦٢,٤	٦٤٩٩	٧,٣
الإجمالى	٤٦٩٥٣٣	٤٨٣٨٣	١٠,٣	٢٦٠٤٠	٥,٥	٤٨٦٢٢	١٠,٤	٣١٨٦٢٠	٦٧,٩	٢٧٨٦٨	٥,٩

المصدر : تعداد سكان بورسعيد ١٩٩٦ . النتائج الأولية ، ص ٣ .

(جـ) التركيب التعليمى :

تعتبر البيانات التى يتضمنها التركيب التعليمى ذات أهمية خاصة ، فهى مؤشر لمستوى المعيشة ، ومقياس للحكم على التطور الثقافى والاجتماعى ، فضلا عن أهميتها فى التنبؤ بالاتجاهات التعليمية المستقبلية وفقاً للخطط الموضوعة[1] .

ومن الجدول التالى يمكن تتبع الحالة التعليمية لسكان مدينة بورسعيد (١٠ سنوات فأكثر) عام ١٩٩٦ على النحو التالى :

* الأفراد الأميين : بلغت نسبة الأمية عام ١٩٩٦ نحو ٢٢,٧٪ ويتضح أن هذه النسبة منخفضة عن مثيلاتها فى التعدادات السابقة ففى عام ١٩٨٠ كانت نسبة الأمية فى المدينة ٣٤,٧٪ ، وفى عام ١٩٨٦ بلغت ٣١,٨٪ من جملة السكان ١٠ سنوات فأكثر .

* الأفراد الملمين بالقراءة والكتابة : بلغت نسبتهم ٢٤,٣٪ عام ١٩٩٦ ، أى نحو $\frac{1}{4}$ سكان المدينة تقريباً .

* الحاصلين على مؤهلات أقل من العليا : بلغت نسبتهم ٤٤,١٪ ، وهذه النسبة مرتفعة عن مثيلاتها فى تعدادات ١٩٨٠ (٣٦,٢٪) ، ١٩٨٦ (٤٠,٧٪) .

* الحاصلين على مؤهل جامعى فأعلى ، وتبلغ نسبتهم ٨,٩٪ عام ١٩٩٦ ، فى حين أن نسبتهم كانت ٥,٥٪ عام ١٩٨٦ ، وكانت نسبتهم عام ١٩٨٠ نحو ٥,٢٪ ، وهو مؤشر على تحسن الحالة التعليمية لسكان بورسعيد .

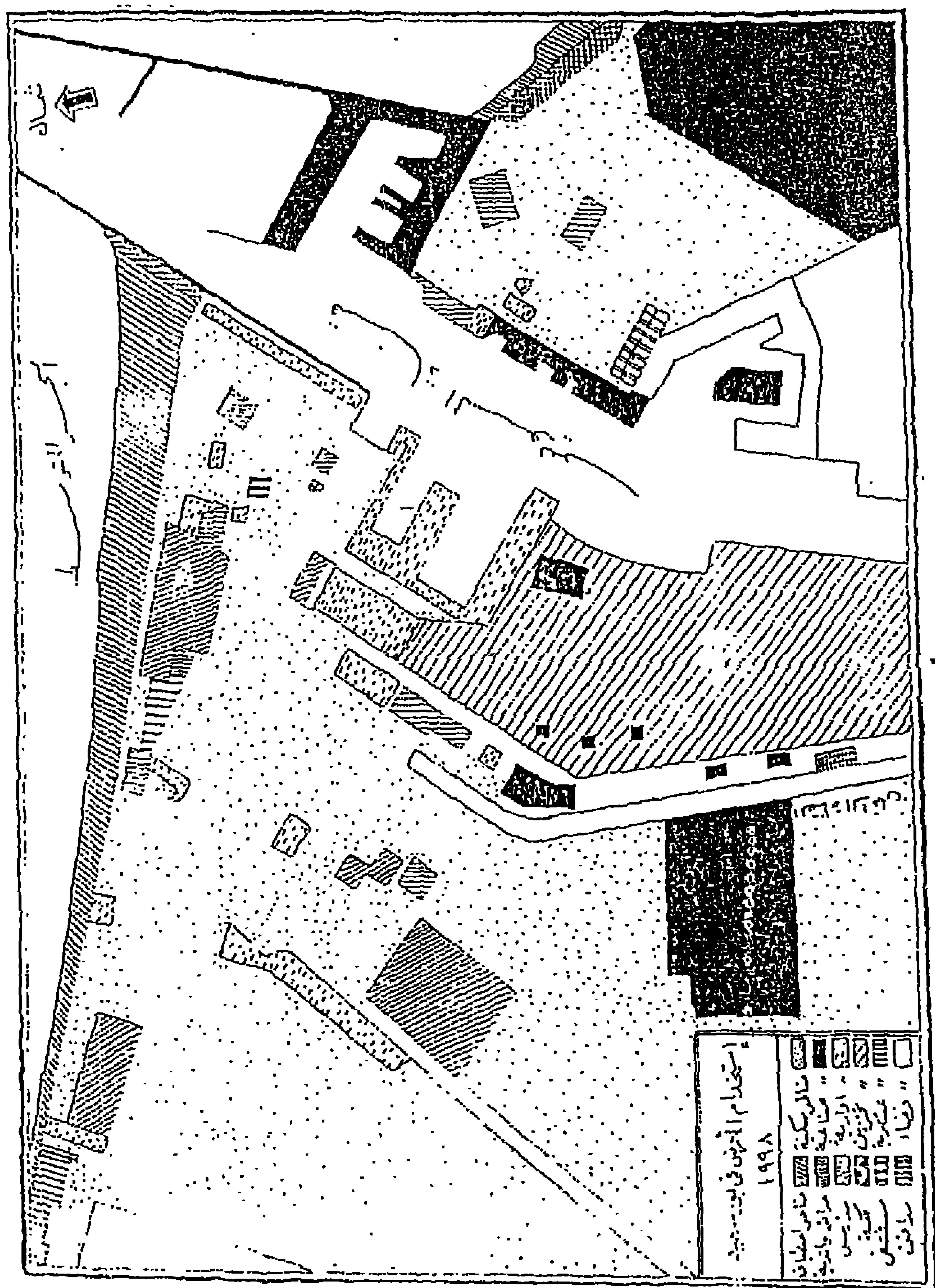
وعلى مستوى الأقسام نجد أن قسم الضواحى يأتى فى الترتيب الأول من حيث نسبة الأمية التى بلغت ٣٢,٥٪ من جملة سكانه (١٠ سنوات فأكثر) ، بينما لم تتعد فى بورفؤاد ١٠,١٪ فقط .

وبالنسبة للحاصلين على مؤهلات أقل من الجامعى ، تبلغ أعلى نسبة لهم فى بورفؤاد (٥٩,١٪) وأدنى نسبة لهم فى حى الضواحى (٣٩,٢٪) .

أما الحاصلين على مؤهلات جامعية فأكثر فإن نسبتهم ترتفع فى قسم إدارة شرطة ميناء بورسعيد (٣٣,٥٪ من جملة سكانه ١٠ سنوات فأكثر) بينما تبلغ أدناها فى قسم الضواحى (٤٪ فقط) وهذه النسبة الأخيرة تؤكد أن قسم الضواحى يعانى من انخفاض نسبة الحاصلين على مؤهلات عليا فأكثر ، كما يعانى من ارتفاع نسبة الأمية .

---

(١) عباس فاضل السعدى ، دراسات فى جغرافية السكان ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٨٠ ، ص ٢٤٣ .



شكل رقم (٤) استخدام الأرض في مدينة بورسعيد

جدول رقم (٥) توزيع سكان مدينة بورسعيد حسب الحالة التعليمية عام ١٩٩٦

القسم	جملة السكان ١٠سنوات فأكثر	٪	أمى	٪	يقرأ ويكتب	٪	مؤهل أقل من جامعى	٪	مؤهل جامعى فاعلى	٪
الشرق	٢٤٧٨٩	١٠٠	٢٨١٧	١١,٣	٤٦٤٥	١٨,٧	١١٢٠١	٤٥,٢	٦١٣٥	٢٤,٨
العرب	٥١٦٠٣	١٠٠	٨٤٥٢	١٦,٤	١٠٨١٦	٢١	٢٦٤٩٣	٥١,٣	٥٨٤٢	١١,٣
المناخ	١٩٣٥١٨	١٠٠	٤٩٣٧٤	٢٥,٥	٥٤٠٤٦	٢٧,٩	٧٧٤١٣	٤٠	١٢٦٨٥	٦,٦
بورفؤاد	٥١٠٦٨	١٠٠	٥١٧٣	١٠,١	٨٣١٢	١٦,٣	٣٠١٩٢	٥٩,١	٧٣٩١	١٤,٥
إدارة شرق ميناء بورسعيد	٣٧٩	١٠٠	–	–	٢٥٠	٦٦	٢	٠,٥	١٢٧	٣٣,٥
الضواحى	٧٣٧٤٤	١٠٠	٢٣٩٥٧	٣٢,٥	١٧٩٣٤	٢٤,٣	٢٨٨٨٩	٣٩,٢	٢٩٦٤	٤
الإجمالى	٣٩٥١١٠	١٠٠	٨٩٧٧٣	٢٢,٧	٩٦٠٠٣	٢٤,٣	١٧٤١٩٠	٤٤,١	٣٥١٤٤	٨,٩

المصدر : تعداد سكان مدينة بورسعيد النتائج الأولية ، ص ٥ .

خامساً - الصورة العامة لاستخدام الأرض :

توضح الصورة العامة لاستخدام الأرض فى مدينة بورسعيد ما يلى :

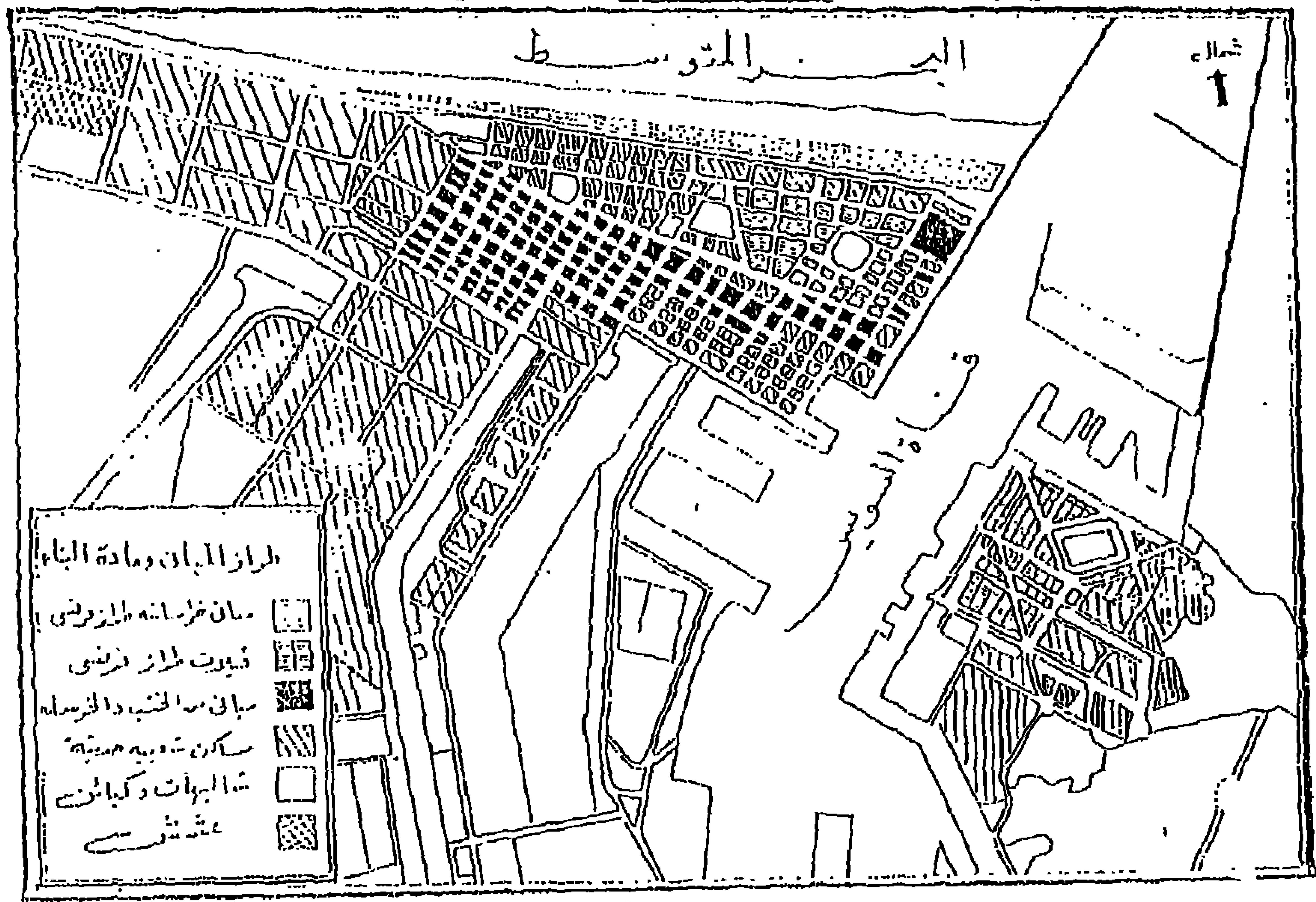
– إن الاستخدام السكنى للأرض يحتل المرتبة الأولى بين أشكال استخدام الأرض .

– إن منطقة الميناء بأرصفتها ومخازنها ومنطقتها الحرة تحتل المرتبة الثانية بين أشكال استخدام الأرض ، وإن كانت وظيفة الميناء تتداخل مع الوظيفة التجارية ، حيث إن تجارة الصادرات والواردات تتم داخل المنطقة الجمركية الموجودة داخل الميناء .

– تحتل الصناعة مساحة كبيرة من أرض المدينة ، وتنتشر جنوب وجنوب غرب منطقة الرسوة والقابوطى ، كما تنتشر أيضاً على الضفة الشرقية لقناة السويس ، متمثلة فى ورش وترسانة هيئة قناة السويس ، كما أن صناعة استخراج الملح تنتشر فى جنوب وشرق بورفؤاد .

– تحتل مناطق الاصطياف والقرى السياحية مساحة لا بأس بها فى المناطق الساحلية شمال بورسعيد .

وفيما يلي سوف نستعرض أشكال استخدام الأرض بشئ من التفصيل وذلك بالاستعانة ببعض الخرائط المرفقة (الأشكال ٤ ، ٥) .



شكل رقم (٥) طراز المباني ومادة البناء في بورسعيد

١ – المناطق السكنية :

تمثل الوظيفة السكنية أكبر مساحة منفردة فى خرائط استخدام الأرض فى المدن ، وهذا واضح تماما فى خريطة استخدام الأرض لمدينة بورسعيد حيث تبلغ المناطق السكنية نحو ٤٥ ٪ من جملة مساحة المدينة ، وتتميز معظم المناطق السكنية فى بورسعيد بتوافر الشروط الصحية ؛ نظراً لأن خطة النواة الأولى كانت خطة أوربية مراعية لأصول اتجاه الرياح والشمس ، ثم سارت – بعد ذلك – خطة المدينة بأكملها على نهج الخطة القديمة ، مع الفارق فى طراز المبانى ، خاصة وأن كثير من مبانى بورسعيد تأثرت بالحروب المتكررة ، وبعد انتهاء الحروب كان يتم إعادة تعمير المناطق التى تعرضت للهدم ، وتكرار هذه العملية أدى إلى انتشار المساكن الشعبية فى مساحات واسعة من المدينة ، ونظراً لأن هذه المساكن يتم بناؤها على عجل فإنها تفتقد للنواحى الجمالية وتتمثل هذه المناطق فى مساكن الأمين والحرية والايواءات السريعة فى القابوطى والمناطق العمرانية الجديدة فى الضواحى الجنوبية والجنوبية الغربية من المدينة .

وبعد تحويل بورسعيد إلى مدينة حرة ، وما تبع ذلك من بناء المساكن المرتفعة خاصة فى المناطق القريبة من ساحل البحر ، كان لهذا تأثيره الضار على سكان المناطق الواقعة إلى الجنوب من هذه المساكن حيث إنها حجبت الهواء – جزئيا – عنهم ، ومن ناحية أخرى هناك عمارات أنيقة من حيث طرازها إلا أن معظم المحلات الواقعة أسفلها تتخصص فى تجارة قطع غيار السيارات المستعملة أو الملابس المستعملة أو تستخدم كورش ميكانيكية مما يفقد هذه العمارات جمالها .

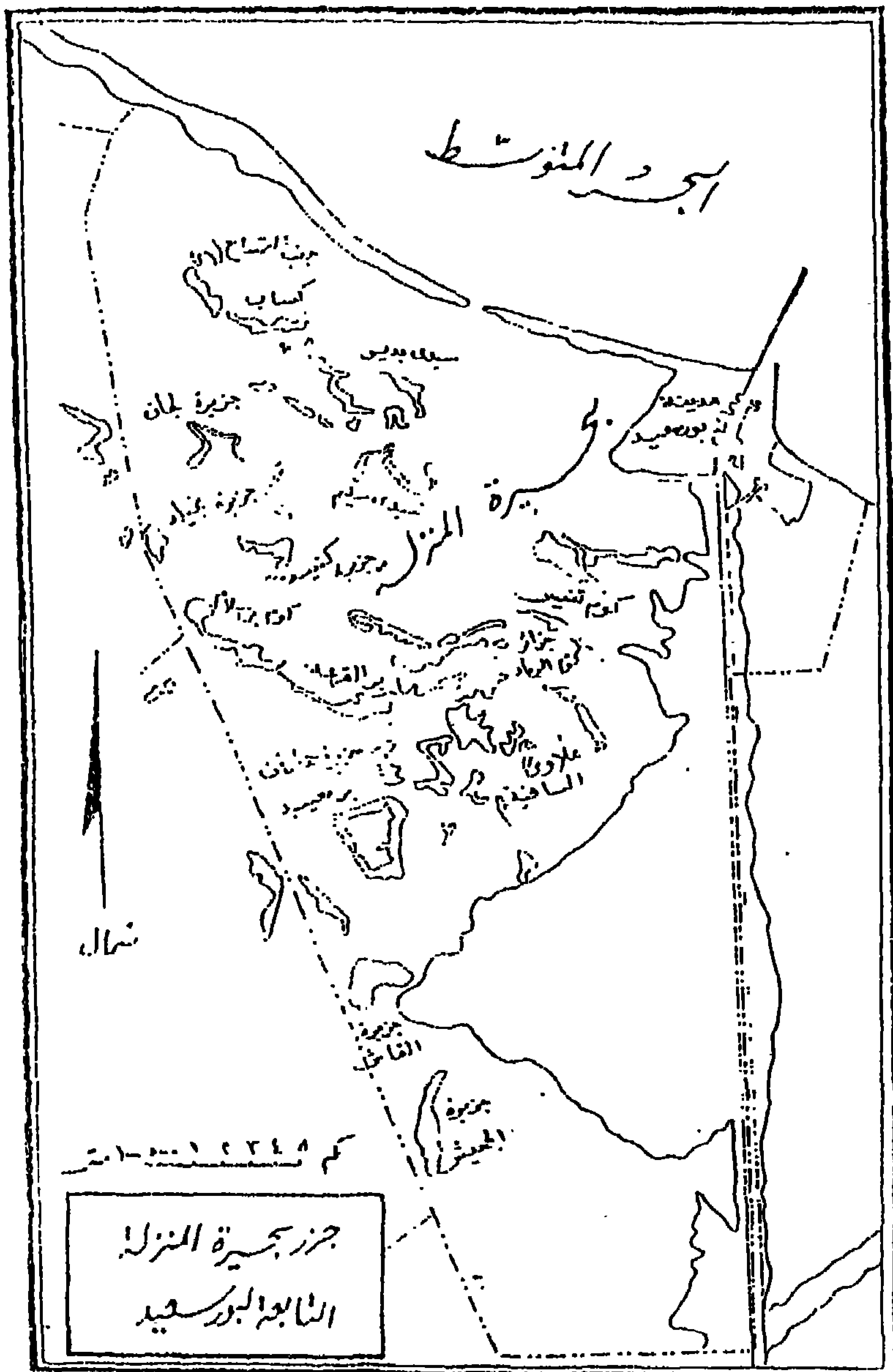
ويمكن أن نميز عدة مناطق سكنية فى المدينة على النحو التالى :

(أ) المناطق السكنية الراقية :

وهى تشمل النواة القديمة الأوربية البناء ، والتى مازالت تحتفظ حتى الآن بطابعها المميز من حيث الإبداع الفنى الراقى .

(ب) المناطق السكنية الخاصة بعمال هيئة قناة السويس :

وتنقسم هذه المناطق إلى قسمين : قسم قديم تمثله فيلات بورفؤاد ، التى أنشاتها شركة القناة للعمال الأجانب (فى المراحل الأولى من عمر بورسعيد) ، وقسم حديث تم بناؤه بعد انتهاء حرب ١٩٧٣ .



شكل رقم (٦) جزر بحيرة المنزلة التابعة لبورسعيد

(جـ) المناطق السكنية فى حى العرب والمناخ :

وهى فى معظمها منازل قديمة تأثرت بفعل الزمن ويتم استحداثها جزئياً كلما دعت الحاجة إلى هدم منزل قديم وإعادة بناؤه ، وتعتبر هذه المنطقة فريدة فى طرازها ومادة بناؤها حيث إن مبانيها من الخشب والخرسانة معا ، ويقوم المبنى على أعمدة خشبية .

وفى هذه المنطقة يوجد شارع التجارى وشارع الحميدى أكثف شوارع المدينة من حيث عدد المحلات التجارية ، ومن حيث عدد السكان ، ومن حيث عدد المترددين على الأسواق التجارية .

٢ – المناطق التجارية :

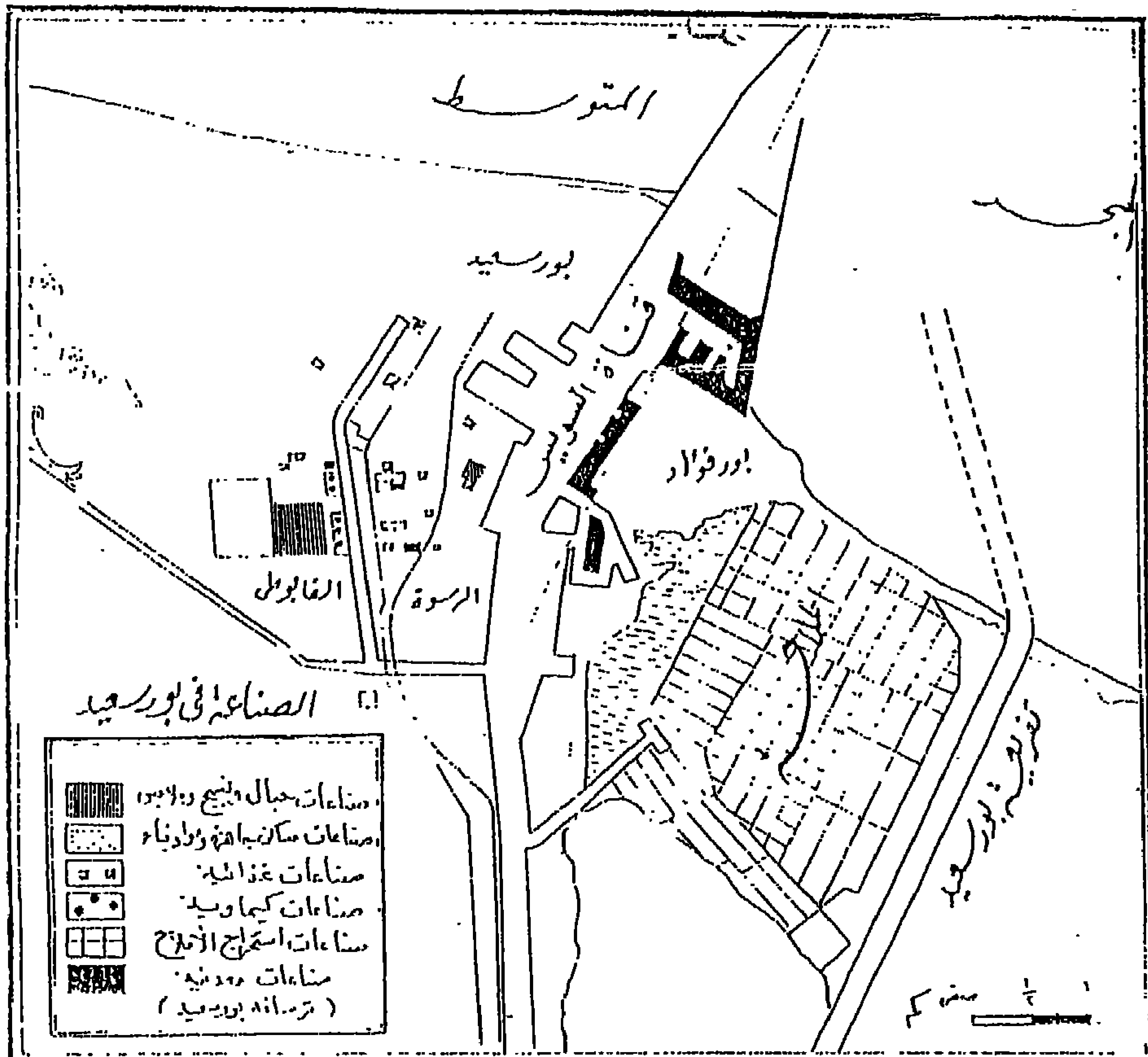
كانت الوظيفة التجارية تلعب دوراً صغيراً على مسرح الوظائف فى بورسعيد ، أما بعد تحويلها إلى مدينة حرة ، انتشرت بها المناطق والأسواق التجارية ، وتعتبر منطقة الأعمال المركزية (C.B.D) من أهم المناطق فى مدينة بورسعيد ، ويمكن تحديدها بشوارع رئيسية هى شارع صفية زغلول شمالاً ، وشارع سعد زغلول جنوباً وشارع فلسطين شرقاً ، وشارع صلاح سالم غرباً ، وهذه المنطقة تضم أهم المحلات التجارية الكبرى بالمدينة ، كما تضم مكاتب الاستيراد والتصدير والبنوك والتوكيلات الملاحية ومكاتب الصرافة والفنادق والمطاعم والملاهى والحدائق والقنصليات ومكاتب المحامين والمهندسين ، والتجارة فى بورسعيد لم تتوقف على هذه المنطقة فقط ، بل تنتشر فى معظم شوارع المدينة وحواريها الضيقة .

٣ – مناطق النشاط التخزينى بالمنطقة الحرة :

اتسمت المراحل الأولى لنشاط المنطقة الحرة بغلبة المشروعات التخزينية ، وقد بلغت المساحة المشغولة بالمخازن نحو ١٩ ٪ من جملة مساحة المنطقة الحرة على حين أن القانون ٤٣ لعام ١٩٧٧ نص على ألا تتجاوز المساحات المخصصة للتخزين فى أية منطقة حرة عامة عن ١٥ ٪ ، وقد بلغ عدد المخازن فى المنطقة الحرة العامة فى بورسعيد ٥٩ مخزنا لتخزين المواد الغذائية ومواد البناء وقطع الغيار والمعدات الكهربائية ، وقد لوحظ فى الأونة الأخيرة تحول بعض الأنشطة التخزينية إلى أنشطة صناعية .

٤ – المناطق الصناعية :

قبل إنشاء المنطقة الحرة العامة ببورسعيد عام ١٩٧٤ ، كانت الوظيفة الصناعية بها لا تمثل سوى ظل باهت فوق التركيب الوظيفي للمدينة ، فكان في المدينة عدة مصانع هي شركة أدفينا للأغذية المحفوظة ، وشركة النصر للغزل والنسيج ، وشركة النصر لتجفيف المنتجات الزراعية ، وشركة القناة للحبال ، والشركة المصرية لتعبئة وتوزيع السلع الغذائية ، بالإضافة إلى ترسانة



شكل رقم (٧) الصناعة في بورسعيد

بورسعيد ، وشركات هيئة قناة السويس ، وشركة النصر للملاحة ، ورغم أن هذه الوظيفة كانت محدودة – إلى حد ما – فى هذه الفترة ، إلا أن نوعية المنتج منها كان متميزاً من قبيل تعليب الجمبرى ، وتجفيف البصل ، وصناعة الأقمشة الثقيلة وشباك الصيادين ، وصناعة الحبال ، وبناء السفن ، ومع تحويل بورسعيد إلى مدينة حرة عام ١٩٧٦ ، أخذت هذه الوظيفة تزداد حجما ونوعا ، ويمكن تقسيم المناطق الصناعية فى بورسعيد إلى أربع مناطق رئيسية هى :

– المنطقة الصناعية بالمنطقة الحرة والرسوة .

– المنطقة الصناعية شمال منطقة القابوطى .

– المنطقة الصناعية ببورفؤاد .

– المنطقة الصناعية غرب بورسعيد .

(أ) المنطقة الصناعية بالمنطقة الحرة والرسوة :

تعتبر هذه المنطقة أقرب المناطق الصناعية لميناء بورسعيد ، وتستفيد مصانعها من اقتصاديات هذا الموقع فى عملية الاستيراد والتصدير ، واستفادة هذه المنطقة أيضاً من وقوعها على طريق المعاهدة (بورسعيد – الإسماعيلية) ، وتضافر طرق النقل البرى مع الطرق البحرية فى جذب الصناعة إلى هذه المنطقة .

(ب) المنطقة الصناعية شمال منطقة القابوطى :

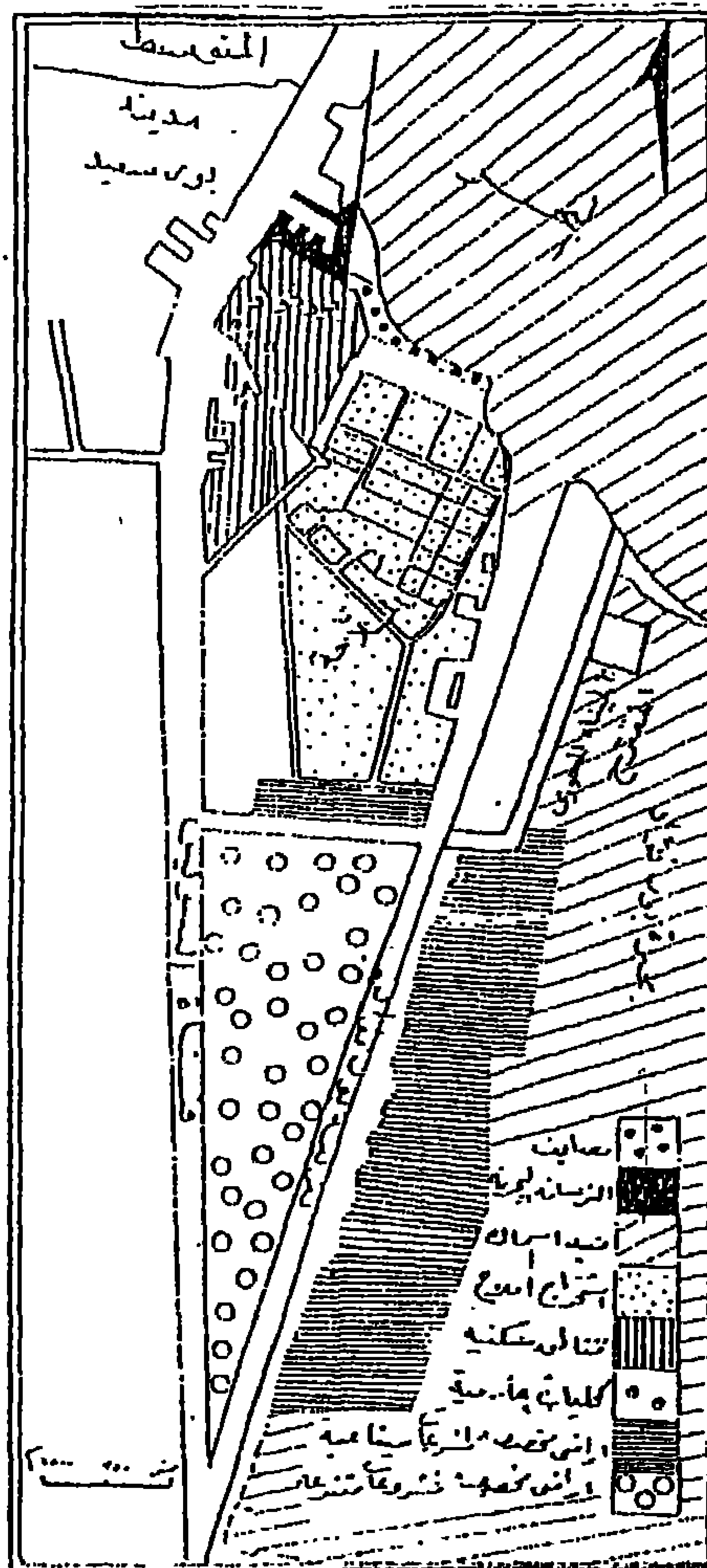
تقع هذه المنطقة إلى الغرب من المنطقة السابقة ، وتستفيد أيضًا من وجود طريق المعاهدة بالقرب منها ، وتتعدد الصناعات بها بين صناعات غذائية ومعدنية وكيميائية ونسيجية ومساكن جاهزة ، وكانت هذه المنطقة بعيدة عن المنطقة السكنية ، أما الآن وبعد النمو العمرانى وزحفه وصل إلى مشارف هذه المنطقة الصناعية .

(جـ) المنطقة الصناعية فى بورفؤاد :

يكاد يقتصر النشاط الصناعى فى بورفؤاد على شركات قناة السويس ، وعلى رأس ترسانة بورسعيد لبناء السفن ، وشركة الأعمال الهندسية البورسعيدية ، وشركة القناة للإنشاءات البحرية ، فضلاً عن شركة النصر للملاحات التى تقوم بإنتاج الأملاح ، وقد زحف العمران والتصق بالملاحة ، كما اقتطع منها جزء لشق تفريعة بورسعيد الجديدة ، ويجرى حالياً إنشاء مناطق صناعية جديدة فى بورفؤاد شمال مثلث التفريعة وشرق التفريعة .

(د) المنطقة الصناعية غرب بورسعيد :

تعتبـر هذه المنطقة أحدث المناطق الصناعيـة في بورسعيد ، وقـد بدأت بداية مـتواضـعة بمصنع للحلويات وآخر للزجاج ، ولكن بعد اكتشاف البترول والغاز الطبيعى فى حقل بورفؤاد البحرى (على مسافة ٣٦كم من شاطئ بورفؤاد) ، وحقل وقار البحرى (على مسافة ٥٢ كم من



شكل رقم (٨) استخدام الأرض فى بورفؤاد عام ١٩٩٨

شاطئ بورفؤاد) ، وبعد أن تدفق الغاز من الحقل الأول بمعدل ٧٠ مليون قدم مكعب يومياً ، بالإضافة إلى زيت عالى الجودة بمعدل ثلاثة آلاف برميل يومياً ، وتدفق من الحقل الثانى بمعدل ٢٦ مليون قدم مكعب يومياً ، وبمكثفات قدرها ٢٠٧٠ برميل يومياً ، كانت الحاجة تتطلب إنشاء محطة برية لمعالجة الغاز ، وقد أقيمت هذه المحطة غرب مدينة بورسعيد على الطريق الساحلى بورسعيد – دمياط ، وقد تم تخصيص مساحة ١٠٠ فدان لهذه المحطة ولمراعاة التوسعات المستقبلية فى الحقول البحرية الجديدة ويتم توصيل الغاز حالياً من الحقول البحرية إلى منطقة معالجة الغاز عن طريق أنابيب من الصلب بقطر ١٤ بوصة (تمتد تحت مياه البحر المتوسط) .

يتضح مما سبق أن عملية استغلال حقول غاز وبترول بورفؤاد البحرية أدت إلى إضافة وظيفة جديدة لم تعهدها بورسعيد من قبل ، ولهذه الوظيفة اقتصادياتها التى تتبلور فيما يلى :

* الاستفادة من الغاز الطبيعى فى توليد الطاقة اللازمة لمحطات الكهرباء ولمصانع المنطقة الحرة ، وللمشاريع الجارى إنشاؤها شرق مثلث التفريعة الشمالية لقناة السويس .

* تم توصيل أنابيب الغاز الطبيعى إلى معظم مساكن المدينة .

* توفير ١٥٠٠ فرصة عمل لشباب بورسعيد .

* إضافة مورداً جديداً يدر عائداً كبيراً ، ويزيد طاقة الشبكة القومية للغازات الطبيعية فى مصر[١] .

٥ – مناطق الاصطياف والقرى السياحية :

تأتى شهرة مدينة بورسعيد فى هذا المجال من كونها مصيفاً على ساحل البحر المتوسط ، ويأتى إليها المصطافين من جهات عديدة ، وبورسعيد ليست مصيف فقط ، بل هى مصيف ومدينة وميناء ومنطقة حرة ، وملتقى للمستثمرين والسائحين العرب والأجانب ؛ لذلك تتوافر بها بعض الخدمات اللازمة لهذا المجال من مطاعم وفنادق وملاهى وشاليهات وقرى سياحية ، وتوضح خريطة استخدام الأرض فى بورسعيد أن مناطق الاصطياف تمتد على طول السواحل سواء فى بورفؤاد أو غرب قناة السويس شمال أقسام الشرق والغرب والمناخ والضواحى وقد أقيمت قرية

---

(١) مصطفى محمد البغدادى : تغيرات التركيب والوظائف فى بورفؤاد ، مرجع سبق ذكره ص ص ١٤ – ١٦ . ، مشروع غازات بورفؤاد ، مجلة البترول ، الهيئة المصرية العامة للبترول ، المجلد ٣١ ، العدد ١١ ، نوفمبر ١٩٩٤ .

النورس السياحية بالقرب من مدخل قناة السويس ويليها غربا قرية مرحبا كما أقيمت قرية الجميل وقرية الفردوس فى غرب بورسعيد .

سادساً - المشكلات الحضرية والتخطيط للمستقبل :

كان لموقع مدينة بورسعيد الأهمية الكبرى ؛ حيث دفعها لتحتل مركزاً متقدماً بين المدن والموانى المصرية ، فهى المدينة الحضرية الثالثة بعد القاهرة والإسكندرية ، وهى الميناء الثانى بعد الإسكندرية ، وهى المدينة الحرة الأولى فى مصر ؛ وعلى ذلك فموقع مدينة بورسعيد له أهمية بالنسبة لمصر وبالنسبة للعالم ، وليس هناك أهمية أكبر من وقوع هذه المدينة على البوابة الشمالية لقناة السويس الشريان الحيوى للملاحة العالمية ، ورغم الأهمية الكبيرة لمدينة بورسعيد إلا إنها تعانى بعض المشكلات وهى :

- ندرة الأراضى الصالحة للبناء .
- تآكل الشواطئ .
- عدم وجود ظهير زراعى مباشر .
- تأثير ميناء دمياط على ميناء بورسعيد .
- تلوث بحيرة المنزلة .

وفيما يلى إشارة لهذه المشكلات :

١ - ندرة الأراضى الصالحة للبناء :

تحيط المياه مدينة بورسعيد من جميع الجهات (البحر المتوسط – بحيرة المنزلة – قناة السويس وتفريعة بورسعيد وبحيرة الملاحة وقناة الخدمة) أى أن بورسعيد ذات موضع مخنوق ، ولكى تتسع المدينة عمرانيا كان لابد من التوسع على حساب بحيرة المنزلة عن طريق التجفيف ، خاصة فى الجهة الجنوبية والجنوبية الغربية من المدينة ، ورغم أن عملية تجفيف أجزاء من البحيرات لا تجد الترحيب من أغلب الجهات المتخصصة ، إلا أنها الطريقة الوحيدة للتخلص من الموضع المخنوق للمدينة .

وتعد هذه المشكلة من أكبر المشكلات التى تواجه المدينة ، حيث إن عمليات التخفيف تتطلب استجلاب موارد للروم وشفط للمياه ، وهذه العمليات تستغرق وقتا طويلاً وتستنفذ أموالاً كثيرة .

٢ - تآكل الشواطئ :

تقع بورسعيد بين البحر المتوسط شمالاً وبحيرة المنزلة جنوباً ، على حاجز رملى يضيق فى اتساعه بالاتجاه غربا ، وقد تغيرت مساحة هذا الحاجز بسبب ما طرأ على بعض أجزائه من تقدم

مياه البحر ، خاصة أن هذه الحاجز لا يزيد ارتفاعه في أكثر مناطقه ارتفاعاً على ١,٤ متر فوق مستوى سطح البحر ونظراً لتقوس الشاطئ غرب منطقة الجميل ؛ لذلك تعرضت هذه المنطقة للنحت في الجانب الشرقي لتقوس وتقدم البحر مسافة ٧٠٠ متر خلال ٣٥ عاماً ، بمعدل مستوى قدره ٢٠ متر ، أما الجانب الغربي من التقوس فيلاحظ تراجعه نحو ٦٠٠ متر خلال نفس الفترة بمعدل تراجع بلغ ١٧ متراً سنوياً .

ونظراً لأن تآكل هذا الحاجز يمكن أن يحول البحيرة لتكون جزء من البحر المتوسط ، وترتفع ملوحتها وتؤثر على الأراضي الزراعية الواقعة جنوب البحيرة ، كما يؤثر على الطريق الذي يربط بورسعيد بدمياط وبباقي مدن الدلتا ؛ لذلك تحاول بورسعيد جاهدة وضع الكتل الخرسانية في أماكن تقدم مياه البحر لحماية شواطئها .

٣ - عدم وجود ظهير زراعي مباشر :

تعتبر محافظة بورسعيد ذات مدينة واحدة وهذه المدينة - بورسعيد - في موقع متطرف في أقصى شمال المحافظة ، بينما المناطق الأخرى من المحافظة عبارة عن قطاع من المسطحات المائية والسبخات والتلال الرملية ، وهذا يعني أن مدينة بورسعيد عليها أن تعبر هذه المساحات الكبيرة التي تصل إلى الأقاليم التي تمدها بما تحتاج إليها ، وإذا ما كانت أهم المعطيات الاقتصادية لموقع مدينة بورسعيد عند مدخل القناة هي الاتصال بالتجارة العالمية ، وما يمكن أن يتحقق عن ذلك من عائد ، فإن ضعف الاتصال بالدلتا والوادي قد حرم المدينة بعض الدوافع الهامة للنمو ، ومن الملاحظ ضآلة النسبة التي تساهم بها بورسعيد في حركة التصدير على عكس حركة الاستيراد ، وهذا يؤكد أن بورسعيد لا تعتمد على الظهير المنتج في مصر فقط ، بل تعتمد على اليابس المواجهة للميناء عبر الماء وهو ما يسمى بالنظير أو المجال البحري . وتحاول بورسعيد تنمية مواردها الزراعية واستصلاح وزراعة منطقة بحر البقر ، وتنمية مشاريع تربية الماشية والدواجن ، والتوسع في المزارع السمكية .

٤ - تأثير ميناء دمياط على ميناء بورسعيد :

عندما ظهرت فكرة إحياء ميناء دمياط ليخفف العبء عن ميناء الإسكندرية وميناء بورسعيد ، بات ذلك يمثل خطراً على مستقبل ميناء بورسعيد ، خاصة وأن ميناء دمياط سوف يصبح منافساً خطيراً في هذا المجال ، وربما يكون ذلك بمثابة محاولة من دمياط لاسترداد مجدها التجاري الذي اقتنصته منها بورسعيد بعد شق قناة السويس .

وعلى الرغم من أن بورسعيد ستظل تحتفظ بدورها كميناء عبور عالمى إلا أن المسئولين فى بورسعيد تحركوا لتطوير الميناء رأسيا عن طريق زيادة طاقة الأرصفة ، ومضاعفة العمل ، وتشغيل التعبئة والتحميل الآلى .

٥ - تلوث بحيرة المنزلة :

نظراً لانكماش مساحة بحيرة المنزلة كما ذكر من قبل على أثر تجفيف بعض أجزائها ، واستصلاحها للزراعة ، أو للتوسع العمرانى ، ونظراً لوجود بعض المصارف التى تلقى بتصريفها فى البحيرة مثل مصرف بحر البقر ومصرف حادوس ومصرف رمسيس ومصرف أم الريس ، وهذا بالإضافة إلى وجود صرف صحى يلقى فى بحيرة المنزلة مما أدى إلى تلوث مياه البحرية ، وأثر ذلك على كمية ونوعية الأسماك فى البحيرة ، حتى إن بعض السكان يمتنعون عن تناول أسماك البحيرة ، وقد قامت بورسعيد بعمل عدة فتحات للبحرية لتسمح لمياه البحر بالدخول إلى البحيرة لتجديد المياه .

التخطيط لمستقبل بورسعيد :

تتجه بورسعيد حالياً لتنمية وتطوير المناطق الواقعة شرق بورفؤاد ، على اعتبار أنها تمثل مستقبل بورسعيد ، وخاصة فى منطقة مثلث تفريعة بورسعيد ، والمنطقة الواقعة شرق التفريعة ويعتبر مخطط تنمية هذه المنطقة أحد المشروعات القومية العملاقة التى توليها الحكومة عناية كبيرة ، خاصة أن هذا المشروع يسهم فى التنمية الشاملة لجمهورية مصر العربية بصفة عامة ، وفى تنمية شبه جزيرة سيناء اقتصاديا واجتماعيا ، كما يسهم فى جذب الاستثمارات الأجنبية . وفيما يلى استعراض لأهم محاور التنمية فى هذه المنطقة :

١ - التنمية الصناعية :

تتركز المناطق الصناعية حاليا فى محافظة بورسعيد فى الجهة الجنوبية والجنوبية الغربية من مدينة بورسعيد ، بالرغم من محدودية الأراضى وانخفاض منسوبها وطبيعتها الرخوة ، حيث إنها مستقطعة من بحيرة المنزلة ؛ لذا تحتاج إلى استثمارات كبيرة لتحويلها إلى أراضٍ قابلة للاستخدام .

ولمواجهة هذا الوضع والتغلب عليه كان من الضرورى الاتجاه إلى شرق وجنوب بورفؤاد حيث توجد مساحات واسعة تتميز بمواقع استراتيجية ، فهناك مثلث تفريعة القناة ؛ حيث أمكن الاستفادة من تلك الأراضى الواقعة بين التفريعة شرقاً ، وقناة السويس غربا ، بالإضافة إلى منطقة أخرى أكثر اتساعا تقع إلى الشرق من التفريعة .

ولا تتميز هذه المناطق بمواقعها الفذة على المداخل الشمالية لقناة السويس فقط ، بل تمثل أقرب المواقع التى تربط قارات أسيا وإفريقيا وأوربا ، ويمر عليها نحو ٢٠ ألف سفينة سنويا ، كما أن أراضيها أفضل حالا ؛ لأنه أمكن الاستفادة من نواتج حفر التفريعة الجديدة للقناة فى ردم المناطق المنخفضة ، يضاف إلى ذلك أن هذه المنطقة ترتبط بالطريق البرى الدولى الجارى العمل به لربط المغرب العربى بالمشرق العربى (طريق السلوم / رفح) من هنا ظهرت فكرة إقامة منطقة صناعية حرة عالمية(*) .

(أ) المنطقة الصناعية شمال مثلث تفريعة بورفؤاد :

تقع هذه المنطقة جنوب بورفؤاد ، وإلى الشمال من قناة الخدمة التى تصل بين التفريعة وقناة السويس أى تحيطها القنوات الملاحية من ثلاثة جوانب[1] .

وتم تخصيص مساحة ٤ مليون م٢ لإقامة هذه المنطقة الصناعية على أن يجاورها مناطق سكنية وإدارية وترويحية .

وتعمل هذه المنطقة بنظام المجتمعات العمرانية الجديدة بهدف إنشاء صناعات عالمية ومناطق للتجمع الصناعى والتجارى ، وتتولى وزارة التعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة بالتنسيق مع المحافظة تخطيط هذه المنطقة ومتابعة خطوات التنفيذ الجارية .

(ب) المنطقة الصناعية شرق التفريعة :

تقع هذه المنطقة شرق تفريعة بورفؤاد على مساحة ١٢ ألف فدان ، وموقعها الجغرافى يسمح لها بالاستثمار فى الأنشطة الصناعية ، بالإضافة إلى نشاط التخزين وإعادة التصدير (الترانزيت) ؛ لذلك يطلق عليها المنطقة الصناعية متعددة الأغراض .

(*) وافقت الهيئة العامة للاستثمار فى يوليو ١٩٩٤ على اعتبار هذه المنطقة الاستثمارية حرة عالمية متعددة الأغراض .

(1) Suez Canal Authority “New Port-Fouad by pass” port said 1980 pp.5

وتعتبر هذه المنطقة من أهم المناطق الصناعية التى يمكن إقامتها فى مصر والشرق الأوسط ، فهى تستفيد من موقعها على البحر المتوسط ، ووجود ميناء بورسعيد وتستفيد من موقعها على تفريعة بورفؤاد واتصالها بقناه السويس عن طريق الخدمة وتستفيد من الطريق البرى (طريق بورسعيد الدائرى) الذى يمر حول مدينة بورسعيد إلى أن يلتقى بهذه المنطقة الصناعية ، كما يستفيد أيضاً من وجود المعديات على قناة السويس وعلى تفريعة بورفؤاد التى تعمل على ربط الدلتا بشمال سيناء .

وقد تمت الموافقة على إقامة هذه المنطقة من جهات عديدة مثل الهيئة العامة للاستثمار والهيئة العامة للتصنيع ، ومصلحة الآثار[١] .

كما قامت كل من هيئة قناة السويس ووزارة النقل والمواصلات بتكليف مركز البحوث والدراسات لقطاع النقل البحرى بعمل دراسة لتنفيذ امتداد لميناء بورسعيد شمال التفريعة لخدمة هذه المنطقة الحرة الجديدة متعددة الأغراض[*] .

وقد بدأت محافظة بورسعيد بالتنسيق مع هيئة الاستثمار بالتسويق العاملى لهذه المنطقة ، وحضرت بالفعل وفود عديدة من دول مختلفة لتفقد المنطقة والوقوف على طبيعتها ودراسة إمكانية إقامة مشروعات صناعية وتجارية مشتركة بها .

وتقدمت أعداد كبيرة منهم بمشروعاتهم المتنوعة فى هذه المنطقة ومن بينها مشروعات خاصة بتصنيع الحاويات ، والملابس الجاهزة ، والحبال ، والكرتون والصناعات الكيمائية والمعدنية والغذائية والإلكترونية وصناعة الأثاث والجلود والصناعات التجميعية وإعادة التعبئة والتغليف هذا فضلاً عن مشروعات التخزين وإعادة التصدير .

ويتم حالياً دراسة أفضل العروض المقدمة لاستغلال هذه المنطقة ، كما يتم أيضاً استكمال المرافق الأساسية لهذه المشروعات الكبيرة من مياه وكهرباء وصرف صحى وطرق ومعديات ووسائل اتصالات حديثة[٢]. ومن هذه المشروعات سوف تضيف أبعاد جديدة لوظائف بورفؤاد مما يغير من خريطتها الاقتصادية والسكانية .

---

(١) الصناعة محور رئيسى للتنمية فى محافظة بورسعيد ، تقرير صادر عن المكتب الفنى لمحافظة بورسعيد ١٩٩٦ .

(*) توجد بهذه المنطقة جونات تصلح لإقامة أرصفة ، ولهذا وافقت هيئة قناة السويس على امتداد ميناء بورسعيد فى منطقة التفريعة بطريقة الجونات الداخلية .

(٢) تنمية أراضى محافظة بورسعيد الواقعة بسيناء ، المكتب الفنى لمحافظة بورسعيد ١٩٩٦ .

٢ - التنمية الزراعية :

بدأ التفكير في عملية التوسع الزراعى شرق قناة السويس سنة ١٩٦٥ اعتماداً على مياه النيل ؛ نظراً لأن هذه المنطقة ذات تربة صالحة للزراعة واختير منها مساحة ١٥٠٠٠ فدان شرق البحيرات المرة (أول مشروع لاستصلاح الأراضى شرق قناة السويس) وانطلق العمل لإنشاء سحارة مياه أسفل قناة السويس ، ومحطة طلمبات الرفع ومبانى محطات المحولات والأعمال الكهربائية ، وشبكة للرى والصرف ومحطة لمياه الشرب ووحدات للإسكان والمرافق. ولما كان عدوان ١٩٦٧ توقف العمل تماماً بعد ما تم تنفيذه من أعمال بما قيمته ٢٦٠ مليون جنيه[١].

وبانتهاء حرب ١٩٧٣ ظهر أن منطقة قناة السويس لايمكن أن يقف عمرانها عند الحافة الغربية للقناة ، بل يجب أن تمتد إلى قلب سيناء ، ثم المشروع القومى للتنمية سيناء مرة أخرى سنة ١٩٨٩ بمشروع ابتدائى حول تنمية سيناء من هنا عادت خطط التنمية لسيناء مرة أخرى سنة ١٩٨٩ بمشروع ابتدائى حول تنمية سيناء ، ثم توجت عمليات التنمية بظهور مشروع ترعة السلام ومستقبل التنمية الزراعية عام ١٩٩٤ ودخول هذا المشروع حيز التنفيذ[٢].

ترعة السلام واستصلاح أراضي سهل الطينة جنوب بورفؤاد :

يجرى العمل حالياً فى المرحلة الأخيرة من هذه الترعة التى تم عن طريقها استصلاح ٢٢٠ ألف فدان غرب القناة ، يخص بورسعيد منها ٨١ ألف فدان ، كما أن هناك ٤٠٠ ألف فدان شرق قناة السويس جارى استصلاحها اعتماداً على هذه الترعة أيضاً ، يخص سهل جنوب بورفؤاد منها ٦٠ ألف فدان . ومما شجع على شق هذه الترعة وجود ٧ مليارات م٣ من مياه الصرف الزراعى كانت تضيع فى البحر المتوسط ، ولهذا فإن الأمر يتطلب استخدام ٢,٣ مليار م٣ من هذه المياه (من مصرف السرو الأسفل ومصرف حادوس) ، وتخلط مع ٢,١١ مليار م٣ من المياه العذبة المتدفقة من فرع دمياط ، وبذلك تبلغ كمية المياه المختلطة فى ترعة السلام ٤,٥ مليار م٣ سنويا. وتخترق هذه الترعة محافظة دمياط والدقهلية والشرقية وبورسعيد وشمال سيناء بطول ١٥٥كم حتى طريق بئر العبد / المغارة ، ثم تسير بعد ذلك فى خطوط مواسير لتفادى تأثير الكثبان الرملية فى هذه المناطق ثم تستكمل مسيرتها بعد ذلك ويتفرع عن هذه الترعة عدة فروع فى الاتجاه الشمالى .

---

(١) وزارى الرى : استراتيجية التوسع الزراعى شرق وغرب قناة السويس ومنطقة سيناء ، يوليو ١٩٧٥ .

(٢) تقرير عن التنمية الزراعية واستصلاح الأراضى فى المشروع القومى لتنمية سيناء ، مجلس الشورى ، القاهرة ، ١٩٩٤ .

وقد تم الانتهاء من أعمال البنية الأساسية ومداخل ومخارج حمل المياه تحت مصرف حادوس وبحر البقر عن طريق سحارتين من الحديد غير قابل للصدأ، أما سحارة قناة السويس وهى إحدى العناصر الرئيسية للرى والصرف فهى المجرى المائى الذى يحمل المياه من غرب القناة إلى شرقها من خلال أربعة أنفاق خراسانية تمر أسفل قاع قناة السويس بنحو عشرة أمتار تحسباً لأى توسعات أو تعميق للقناة .

ويبلغ قطر كل نفق خمسة أمتار وطوله ٧٥٠ متراً ، ويبلغ سمك الطبقة الخرسانية المسلحة المبطنة للنفق نحو ٣٠سم (خرسانة سابقة التجهيز) ثم توجد طبقة خارجية عازلة غير منفذة للمياه ثم طبقة خرسانية عادية بسمك ٣٢سم وهذه الأنفاق فى جملتها مقاومة للزلازل وللرشح .

وعلى ذلك فإن هذه السحارة بأنفاقها الأربعة تمر أسفل كل من طريق بورسعيد / الإسماعيلية ، وخط مياه الشرب بورسعيد/ الإسماعيلية ، وترعة بورسعيد ، قناة السويس وهى قادرة على نقل ١٢ مليون م٣ من المياه يوميا .

وهناك أعمال مصاحبة لنشأة ترعة السلام تم إنجازها وهى : -

- إنشاء أربع عشرة وحدة طلمبات لتغطية إحتياجات ٤٠٠ فدان .

- إنشاء شبكة رى وصرف فرعية .

- إنشاء سبع محطات رفع رئيسية وثلاث محطات فرعية .

- إنشاء جسر واقى يحد منطقة سهل الطينة غربا وعلى مسافة ٣كم شرق قناة السويس لحماية الأراضى من رشح المياه المالحة من القناة .

- إنشاء الكبارى والعمال اللازمة بمواقع التقاطعات على طول مجرى الترعة .

- إنشاء ورصف طريق بورفؤاد / بالوظة عبر سهل الطينة مما يساعدهم فى وجود مراكز استقرار بشرى جديد (استيطان زراعى)(١) . وبتنمية وزراعة سهل الطينة سوف تضاف وظيفة جديدة لبورفؤاد لم تعهدها من قبل ، كما يخطط حالياً العديد من مراكز الاستقرار البشرى فى هذه المنطقة لتكون بمثابة قرى تمثل الظهير الزراعى لبورفؤاد .

---

(١) مشروع استصلاح أراضى سهل الطينة ، تقرير صادر عن المكتب الفنى بمديرية الزراعة ، محافظة بورسعيد ،١٩٩٤ .

٣- التنمية السياحية :

تشير نتائج الوضع الحالى للسوق السياحى فى محافظة بورسعيد إلى إمكانية قيام نهضة سياحية هامة على امتداد الشريط الساحلى شرق بورفؤاد. ويلاحظ أن اهتمام المحافظة كان ينصب على السياحة الداخلية التى بلغت نسبتها ٩٨٪ من إجمالى الطلب السياحى عليها متمثلة فى سياحة الاصطياف والتسويق من المدينة الحرة ، بينما لا تمثل السياحة الدولية إلا ٢٪ وتشمل سياحة اليخوت والترانزيت وزيارات رجال الأعمال؛ ولذلك تعمل المحافظة على تنمية السياحة الدولية بتطوير المناطق الواقعة شرق بورفؤاد؛ نظراً لتمتعها بمقومات سياحية هامة مثل الشواطىء الرملية الناعمة والبحيرات الطبيعية الغنية بالأسماك كبحيرة بورفؤاد التى تأوى إليها الطيور المهاجرة ، بالإضافة إلى تمتع المنطقة بظهير عمرانى واقتصادى متنوع متمثل فى الجناح الغربى لمدينة بورسعيد .

والمنطقة الجارى تنميتها حالياً هى عبارة عن شريط ساحلى للبحر المتوسط يقع إلى الشمال من الطريق الساحلى القديم بورفؤاد / العريش بطول ٢٧كم وعرض يتراوح بين ١٥٠-٣٥٠ مترا وينقسم هذا الشريط الساحلى إلى أربع مناطق هى :

المنطقة الأولى :

تبدأ من الحدود الشرقية للمحافظة إلى منطقة السياحات بمساحة ٢٠٠ فدان يجرى الاستفادة منها بإقامة تجمع سياحى متكامل الخدمات والمرافق يضم ١٥٠٠ وحدة مصيفية تشرف على بعض الآثار القديمة الفرعونية والقبطية والإسلامية خاصة فى تل الفرما .

المنطقة الثانية :

تمتد بطول ١١كم نحو الغرب من المنطقة الأولى فى شكل شريط محصور بين البحر والسياحات ، ومن المقرر استغلاله فى سياحة (الكارافانات) التى يمكن أن تستوعب ٢٠ ألف سيارة من هذا النوع خاصة فى فترة الشتاء وهو موسم صيد الطيور المهاجرة[١] .

المنطقة الثالثة :

تطل على الضفة الشرقية لتفريعة بورفؤاد بمساحة ١٥٠ فدانا ، يجرى العمل فيها لبناء قرية سياحية تسمح لروادها التمتع برؤية قوافل السفن العابرة .

---

(١) تنمية أراضى محافظة بورسعيد الواقعة بسيناء ، تقرير سبق ذكره ص ٦-٧ .

المنطقة الرابعة :

وهى عبارة عن نطاق يحيط ببحيرة بورفؤاد خصص لإقامة منتجات سياحية (فنادق وموتيلات وشاليهات) . وتسمح لروادها بصيد الطيور والأسماك وإن كانت هناك دعوة جديدة لتحويل هذه البحيرة إلى محمية طبيعية .

يتضح مما سبق أن بورفؤاد هى المحور الأساسى للتنمية السياحية فى بورسعيد خاصة أن معظم الشواطىء غرب القناة تم تقسيمها بين عدة جهات وهيئات خاصة ، مثل شواطىء القوات المسلحة والقوات البحرية والشرطة وضباط الصف ، فضلا عن القرى السياحية مثل النورس ومرحباً والجميل والفردوس ، وبالتالى فإن بعض المصطافين ضاقت بهم هذه الشوطىء ، وأصبح اتجاههم حالياً إلى شواطىء بورفؤاد المفتوحة التى تتمتع بالنظافة ، خاصة أنها مازالت بكر وبعيدة عن كل مظاهر التلوث ، وهو ما يتفق مع اتجاه الدولة فى المشروع القومى لتنمية سيناء بأبعاده الأمنية والاستراتيجية والاقتصادية وبذلك تنمو السياحة فى بورفؤاد بشكل حقيقى وتتحول السياحة إلى مشاريع سياحية كبرى بعد أن كانت تقتصر على بعض الشاليهات الواقعة على شاطىء البحر وهو ما يمثل ازدهاراً للوظيفة السياحية فى بورفؤاد .

مدينة طنطا

فتحى محمد أبو عيانة(*)
صالح حماد البحيرى(**)

مقدمة:

تعد مدينة طنطا من المدن الرئيسية فى مصر ، وتقع فى وسط دلتا النيل عند التقاء دائرة عرض ٥٠َ ٣٠ْ شمالاً بخط طول ٣١ْ شرقاً ، وارتبط بهذا الموقع المتوسط فى الدلتا عقدية مركزية فى شبكة النقل ارتبطت بطنطا مبكراً ، فهى همزة وصل فى الخطوط الحديدية وطرق السيارات بين القاهرة والإسكندرية، وباقى مدن الدلتا . وهى عاصمة لمحافظة الغربية بمراكزها الإدارية الثمانية ، وتحدها جنوباً محافظة المنوفية وشرقاً محافظة الدقهلية وغرباً محافظة البحيرة وشمالاً محافظة كفر الشيخ (شكل رقم : ١-١) .

وبالإضافة إلى دورها كعاصمة لمحافظة الغربية ، تمارس مدينة طنطا دوراً إدارياً آخر كعاصمة لمركز إدارى يحمل اسمها ، فقد أدى ازدياد عمرانها وما نشأ عنه مبكراً من زيادة فى أعمال الإدارة والخدمات بها . بالإضافة إلى جعلها مأمورية قائمة بذاتها باسم مأمورية بندر طنطا فى سنة ١٨٩٠ ، وذلك بعد أن كانت ناحية من نواحى المركز الإدارية ثم أصدرت نظارة الداخلية قراراً فى سنة ١٩١٢ بتقسيم مأمورية بندر طنطا إلى مأموريتين : إحداهما باسم قسم أول بندر طنطا ومقرها مركز شرطة البندر الأصلى، والثانية باسم قسم ثانى بندر طنطا ومقرها مركز شرطة الجعفرية[1]، وما تزال المدينة مقسمة إلى هذين القسمين حتى اليوم . وقد اتسعت المدينة فى السنوات الأخيرة

(*) أستاذ الجغرافيا المتفرغ بجامعة الإسكندرية ، رئيس جامعة بيروت العربية الأسبق .

(**) أستاذ ورئيس قسم الجغرافيا بجامعة طنطا .

(١) محمد رمزى – القاموس الجغرافى للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥ – القسم الثانى – الجزء الثانى – مطبعة وزارة التربية والتعليم – القاهرة – ١٩٥٨ – ص ١٠٣ .

وامتدت رقعتها السكنية نحو القرى المجاورة؛ مما أدى إلى ضم قريتى قحافة فى الشمال وكفر سيجر فى الجنوب إلى المدينة ، وأصبحتا داخل حدودها الإدارية وذلك بعد صدور قرار جمهورى بضمهما رسمياً إلى بندر طنطا فى سنة ١٩٦٠(٢). ويتكون القسمان الإداريان اللذان تنقسم إليهما مدينة طنطا من أربع عشرة شياخة على النحو التالى (شكل رقم : ١-٢) :

١ – **قسم أول :** يضم سبع شياخات هى : البورصة ، والدواوين ، سيجر ، المحطة ، مرزوق ، الساعة ، وابور النور .

٢ – **قسم ثان :** يضم سبع شياخات أيضاً هى : السلخانة ، العمرى ، الكفرة ، الملجأ ، صبرى ، على أغا ، قحافة .

بالإضافة إلى شياخة طنطا خارج الكردون والتى استحدثت منذ تعداد ١٩٨٦ . ويمثل شارع الجيش وامتداده شارع الخان الحد الفاصل الذى يقسم المدينة إلى قسمين متساويين تقريباً فى المساحة وعدد السكان .

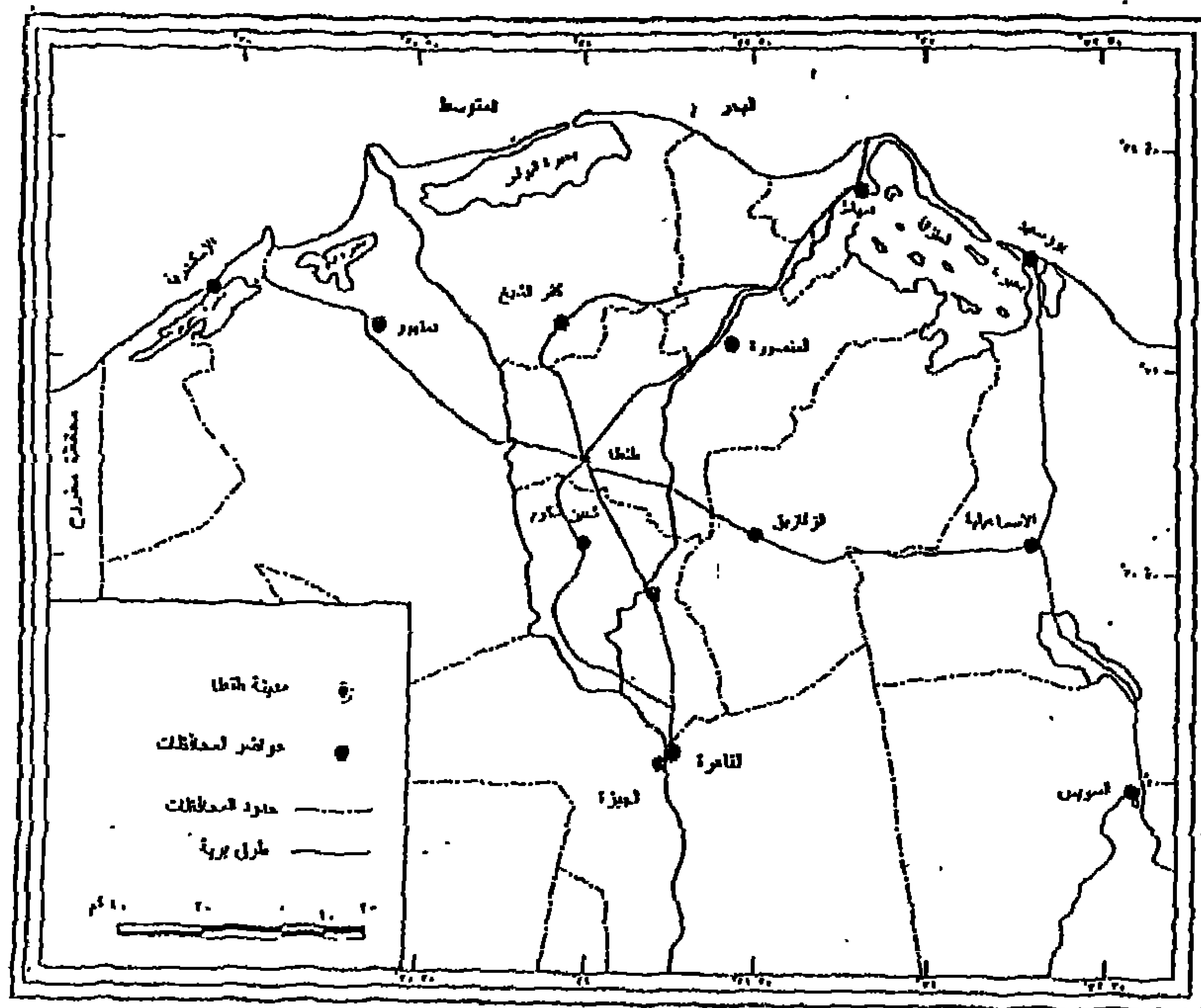
(١)

البيئة الطبيعية

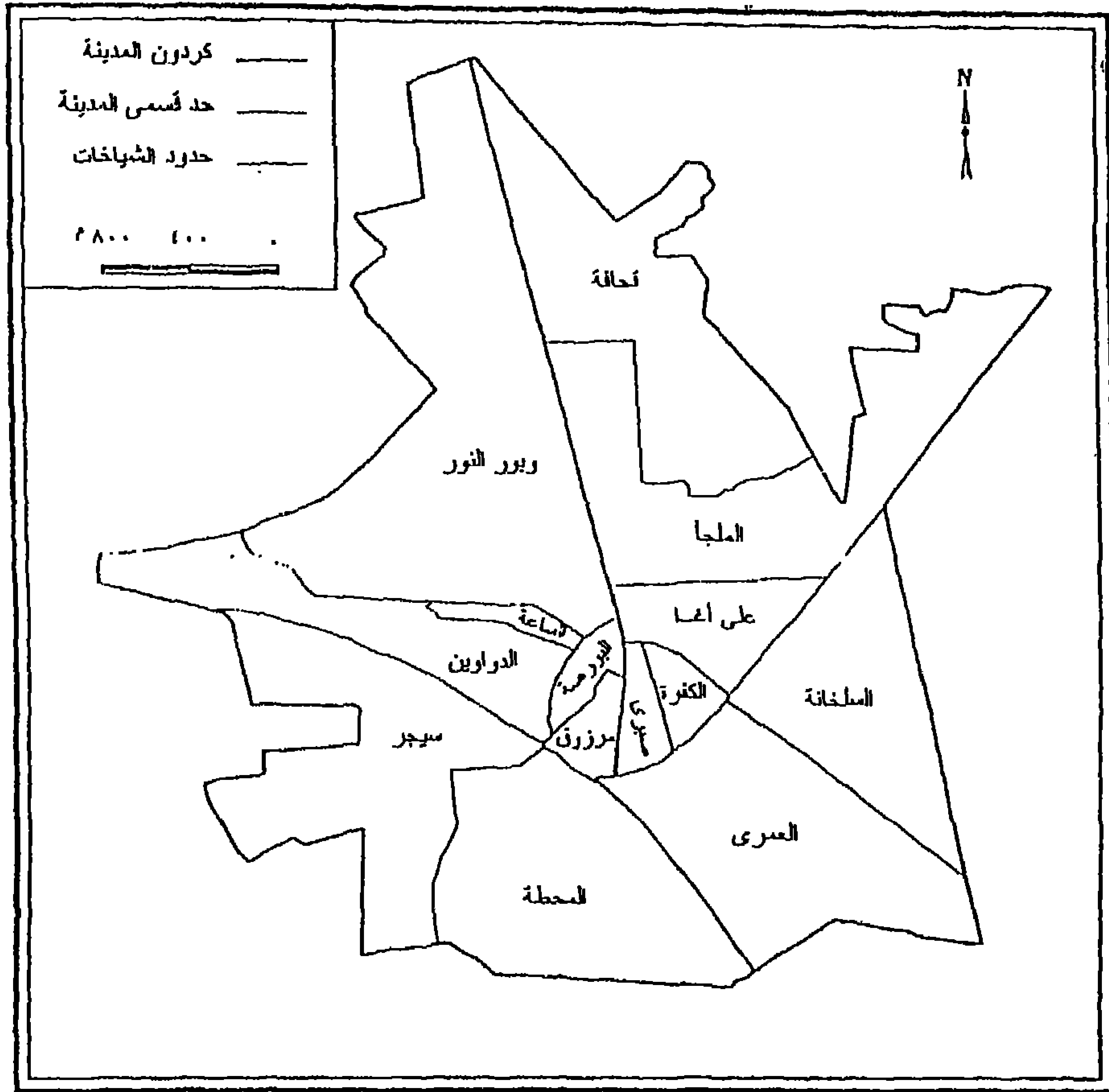
١-١الموقع:

تقع مدينة طنطا عاصمة محافظة الغربية فلكياً عند التقاء خط طول ٣١ْ شرقاً مع دائرة عرض ٥٠ َ ٣٠ْ شمالاً ، وجغرافياً تحتل قلب الدلتا بين فرعى دمياط ورشيد، وتتوسط المسافة بينهما حيث تبعد عن الأول بنحو ٢١ كم وعن الآخر بنحو ٢٠,٥ كم ، وفى نفس الوقت تتوسط المسافة أيضاً بين القاهرة وساحل البحر المتوسط حيث تبعد عن القاهرة بنحو ٩٤ كم ونحو ٨٠ كم عن البحر المتوسط، وبذلك اعتبرت مدينة طنطا ضمن مدن المواقع المركزية Central Places لتوسط موقعها الهندسى وأصبحت تمثل عقدة اصطناعية للمواصلات الإقليمية Regional Artificial Nodality – (شكل رقم ١-١) حيث تلتقى عندها وتتفرع منها شبكات خطوط السكك الحديدية والنقل البرى والنهرى إلى مختلف مناطق الدلتا بل ومعظم أنحاء الجمهورية – فقد أنشىء خط السكك الحديدية

(٢) صدر بذلك القرار ١٧٥٥ لسنة ١٩٦٠ .



شكل (١) موقع مدينة طنطا بين محافظات الدلتا



شكل (٢) الأقسام الإدارية لمدينة طنطا عام ١٩٩٩

القاهرة – الإسكندرية والمار بمدينة طنطا عام ١٨٥٦ وكذلك أنشئ الطريق البرى القاهرة – الإسكندرية الزراعى عام ١٩٥٨ ، ومنهما تفرعت شبكة من الطرق البرية الإقليمية وخطوط السكك الحديدية ؛ لتربط مدينة طنطا بشرق الدلتا وغربها وشمالها وجنوبها، والتى معها اتضحت عقدية المدينة فى إقليمها، كما اتضحت عقدية مدينة طنطا بالنسبة لمدن الدلتا وذلك تبعاً للمسافات الفاصلة فيما بينها ، حيث تصل المسافة بينها وبين القاهرة جنوبياً ٩٤ كيلو متراً ودمياط شمالاً ١٢٠ كيلو متراً ، والإسكندرية غرباً ١٣٠ كيلو متراً ، والإسماعيلية شرقاً ١٤٢ كيلو متراً ، وفيما بين هذه المدن الأربع تقع مدن أخرى أبرزها بنها (٤٦ كم) والمنصورة (٦٢ كم) ودمنهور (٦٦ كم) والزقازيق (٦١ كم)، ومن ثم أفادت مدينة طنطا من هذه العقدية بل أكسبت موقعها الجغرافى أهمية وهيمنة وظيفية والتى تأكد معها دور المدينة الإقليمى .

فقد أهل الموقع الإقليمى مدينة طنطا لأن تكون مركزاً اقتصادياً فعالاً فى الإقليم ؛ حيث تضم أنشطة متنوعة صناعية وتجارية وزراعية وخدمات وغيرها ، والتى منها صناعة الزيوت والصابون والغزل والنسيج وصناعة الكاوتشوك ومضارب الأرز ومحالج القطن والعديد من الصناعات الغذائية والصغيرة ، كما شهدت المدينة رواجاً تجارياً باعتبارها سوقاً لتصريف المنتجات والمستلزمات الزراعية ومعظم البضائع والسلع ، بجانب اعتبارها مركزاً لتخزين وتجارة الغلال والقطن وذلك مع التوسع فى زراعة الأرز والقطن ، والتى ارتبطت فى توزيعها المكانى بخطوط السكك الحديدية والامتداد الشمالى لترعة الجعفرية وبما أتاح لها سهولة الاتصال Accessibility بظهيرها اعتماداً على عنصر النقل . وقد أسهمت هذه الأنشطة الاقتصادية للمدينة فى جذب السكان من حولها إليها والمقيمين ضمن دائرة نفوذها وتأثيرها ، كما وفرت عدة فرص عمل لبعضهم بها ؛ حيث قدرت العمالة الوافدة إليها بحوالى ٣٠٪ من جملة عدد العاملين بالمدينة .

وكان لتعدد وظائف المدينة وتنوعها أثره أيضاً فى تعظيم دورها الإقليمى ؛ فإلى جانب كونها العاصمة الإدارية للمحافظة والمركز نجد وظيفتها الدينية ممثلة فى المسجد الجامع للعارف بالله السيد أحمد البدوى أسهمت فى رواج أنشطتها الاقتصادية . كما كان لتنوع الخدمات التعليمية منها والصحية كجامعة طنطا ومراكز التدريب والمستشفيات والمراكز الصحية المتخصصة وغيرها ، بالإضافة إلى الخدمات الثقافية والترفيهية دوره فى اتساع مجال نفوذ المدينة ونموها سكانياً وعمرانياً كما سيتضح فيما بعد .

١-٢ الموضع:

يشكل الموضع أحد مكونات بيئة مدينة طنطا حيث لعب دوراً حيوياً فى نموها ومورفولوجيتها ؛ فقد اتسم موضع مدينة طنطا ، وإن كان يبدو متسقًا مع القواعد العامة لمواضع المحلات العمرانية فى وسط الدلتا ، إلا أن له خصوصيته التى تتمثل فى التجانس التضاريسى Homogeneous Relief لذلك الحيز المكانى من الأراضى السهلية المنبسطة التى تشغلها رقعة المدينة والتى يتراوح ارتفاعها ما بين ٧ – ٩ متر فوق سطح البحر مع انحدار تدريجى صوب المشال يتمشى فى ذلك مع الانحدار العام لأراضى الدلتا ، وكان لهذا التجانس التضاريسى لموضع المدينة أثره فى امتدادها وتوسعها فى مختلف الاتجاهات وبما أعطى نموها العمرانى ذلك الشكل الدائرى Circular Shape .

وكانت نواة المدينة – قلب المدينة الآن – الريفية النشأة تبدو على شكل ربوة محدبة يتسم موضعها بالارتفاع النسبى عما يجاوره من أراضٍ ، يدل عليه ارتفاع الشوارع المتجهة من قلب المدينة نحو الأطراف ، ومن ثم تشكلت خطة نمو المدينة وفق موضع النواة الأصلية على أساس انتظامها فى حلقات دائرية Concentric Rings حول المركز وذلك اعتماداً على تجانس تضاريس المدينة السهلية والتى سهلت بدورها عملية التوسع العمرانى نحو الأطراف والتى كانت بدورها تتمتع بعدم البعد عن المركز؛ إذ أن متوسط المسافة بينهما لا يتجاوز حوالى ٢,٥ كم فى جميع الاتجاهات ؛ حيث بلغ أقصى إمتداد للمدينة من الشمال للجنوب نحو ٥,٦ ، كم ، بينما أقصى امتداد لها من الشرق إلى الغرب حولى ٤,٤ كم ، أى بفارق فى كلا الاتجاهين عن متوسط المسافة بين المركز والأطراف لا يتجاوز ٠,٣ كم .

غير أن هذا التجانس التضاريسى لموضع المدينة لم يمنع من ظهور تأثير بعض المظاهر الطبوغرافية الأخرى فى توجيه محاور التمدد العمرانى للمدينة والتى منها الترع والطرق وخطوط السكك الحديدية ، ففى بداية القرن العشرين كانت تحيط بمدينة طنطا من الشمال الشرقى ترعة الجعفرية (شارع الجلاء حالياً) وتمتد حتى قناطر طنطا (ميدان الجمهورية حالياً) ومن قناطر طنطا كانت تمتد ترعة القاصد (شارع الجيش حالياً) ولكن مع بداية عام ١٩٣٨ تم ردم تلك الترع التى كانت ضمن محددات موضع المدينة وتعوق نموها وتم استبدالهما بشارعى الجلاء والجيش ، ومن ثم اتجه النمو العمرانى للمدينة نحو الشمال ، ثم ضمت قرية قحافة إلى مدينة طنطا مع إنشاء الطريق الزراعى القاهرة – الإسكندرية عام ١٩٥٨ وبذلك أصبح هذا الاتجاه الشمالى يستأثر بنحو ٦٨٪

من التوسع العمرانى للمدينة حتى عام ١٩٦٢ . وفى حين كانت ترعة البتانون حاجزاً أمام التوسع العمرانى للمدينة نحو الغرب ، نجد المقابر وخطوط السكك الحديدية وترعة طنطا الملاحية تمثل عائقاً آخر أمام التوسع العمرانى صوب الجنوب والجنوب الغربى للمدينة حتى عبر العمران خطوط السكك الحديدية وضمت قرية سيجر فى الجنوب إلى المدينة ، وقد كان لانتشار الصناعات الملوثة والمقابر دوره أيضاً فى تعثر التمدد العمرانى بشرق المدينة .

ولا تقتصر مزايا موضع المدينة على التجانس التضاريسى أو المظاهر الطبوغرافية بل شملت أيضاً وفرة المياه الجوفية القريبة من السطح كمصدر رئيسى لسد احتياجات المدينة من المياه والتى زاد من أهميتها بُعد المدينة النسبى عن مصادر المياه المباشرة لفرعى دمياط ورشيد – والتى تعد أحد سلبيات الموضع – وكذلك عدم قدرة الترع على سد متطلبات الزراعة من رى واحتياجات مياه الشرب للمدينة ، ولذا اعتمدت المدينة على المياه الجوفية بالدرجة الأولى كمصدر لمياه الشرب ؛ حيث تضم نحو ١٢ محطة لتغذية المدينة بمياه الشرب النقية من الآبار العميقة يتراوح عمقها ما بين ٨٠ – ١٠٠ متر ويبلغ تصريف البئر الواحد ةمنها نحو ٤٠ متر / ث وذلك مقابل محطتين فقط لتنقية المياه السطحية من الترع بكردون المدينة . والجدير بالملاحظة أن كردون مدينة طنطا حتى الوقت الحاضر يتمشى إلى حد كبير مع ظاهرات طبوغرافية فى كثير من أجزائه ، حيث نجد الطريق الزراعى القاهرة – الإسكندرية يحد المدينة من الشمال الشرقى والشرق لمسافة ٥ كم تقريباً ، وكذلك نجد كردون المدينة يسير فى الشمال الشرقى بمحازاة ترعة القاصد وينتهى بنهاية الزمام الزراعى للمدينة ، بينما نجد ترعة طنطا الملاحية تجاور كردون المدينة فى كل من الجنوب والجنوب الغربى .

ولقد كان لموقع مدينة طنطا فى قلب الدلتا وخصائص موضعها دوره فى نموها وعلاقاتها المكانية والوظيفية ، والتى تأكد معها دورها الإقليمى كمركز حضارى له تأثيرات مباشرة على مستقبل المدينة .

١-٣ المناخ :

لا شك أن موقع مدينة طنطا فى وسط دلتا النيل كان له أبعد الأثر فى مناخه ؛ حيث تعتبر الدلتا إقليماً مناخياً مميزاً فى صفاته وعناصره المناخية عن باقى أجزاء مصر ، ولا شك أن مرور الانخفاضات الجوية الشتوية والربيعية يمثل أهم ظاهرة مناخية تؤثر فى مناخ البلاد – فهى السبب

المباشر فى سقوط أمطار الشتاء وهبوب رياح الخماسين ، وتكثر هذه الانخفاضات فى أشهر الشتاء والربيع بيد أنها نادرة فى أشهر الصيف وأوائل الخريف[٣] ، ويمكن القول بأن الدلتا تعد إقليماً ذا صفات مناخية مميزة ، وهو أقل اعتدالاً من إقليم السواحل الشمالية – ويمتاز بدفئه شتاء وحره صيفاً، ولكن يلطف من مناخه هبوب الرياح الشمالية ومياه الفيضان عندما تملأ الترع وتغمر الحقول[٤] .

أولاً - الحرارة :

يوضح الجدول رقم (١ – ١) معدلات درجة الحرارة فى مدينة طنطا والمنحنى البيانى لدرجة الحرارة اليومية خلال أشهر السنة وذلك فى الفترة (١٩٣١ – ١٩٦٠) ، ويبدو واضحاً أن درجة الحرارة تبلغ أدناها فى شهر يناير ؛ إذ يصل معدل الحرارة فى هذا الشهر فى مدينة طنطا إلى ١١,٦° مئوية – ثم تبدأ درجة الحرارة فى الارتفاع تدريجياً حتى تصل إلى نهايتها العظمى فى شهر يولية حيث تبلغ ٢٦,٥° مئوية ثم تنخفض بعد ذلك ببطء فى شهرى سبتمبر وأكتوبر – وبسرعة فى نوفمبر وديسمبر . ويبلغ المدى الحرارى السنوى ١٥,١° مئوية . أما عن الدرجات القياسية للحرارة فقد سجلت أدنى درجة فى مدينة طنطا يوم ٤ يناير ١٩٣٧ وكذلك فى يوم ٩ فبراير ١٩٥٠ – وقد انخفضت درجة الحرارة فى هذين التاريخين إلى -٢,٠° مئوية – أما أقصى درجة فقد سجلت فى يوم ١٠ مايو سنة ١٩٤٢ حيث بلغت حينذاك ٤٦,٨° مئوية وذلك فى أثناء مرور انخفاض جوى على دلتا النيل أدى إلى ارتفاع درجة الحرارة ١٥° مئوية خلال ساعات معدودة ثم ما لبثت أن انخفضت فى دقائق معدودات بعد مرور الانخفاض[٥] .

وقد أثر موقع طنطا فى مناخها فهو يقع فى منطقة انتقال بين مناخ السواحل الشمالية والتى تتمثل فيها مؤثرات البحر المتوسط بعناصرها المتخلفة ، وبين مناخ وسط وجنوب الدلتا الذى يبعد عن هذه المؤثرات ويمكن ملاحظة ذلك بالمقارنة بين متوسط درجة الحرارة فى مدينة طنطا ومثيلاتها فى الإسكندرية والقاهرة .

---

(٣) محمود حامد محمد : الظواهر الجوية فى القطر المصرى – القاهرة – ١٩٢٧ – ص ٩ .
(٤) محمد إبراهيم حسن : مقومات الإنتاج الاقتصادى فى مصر – الإسكندرية – ١٩٥٦ – ص ١٢٣ .
(٥) محمود حامد محمد – المثيورولوجية – القاهرة – ١٩٤٦ – ص ٢٩٧ .

جدول رقم (١ – ١)

المعدلات الشهرية لدرجات الحرارة فى مدينة طنطا

(بالدرجات المئوية)

الشهر	معدلات النهاية العظمى	معدلات النهاية الصغرى	معدلات المتوسط اليومى	الدرجات القياسية			
				أقصى درجة	التاريخ	أدنى درجة	التاريخ
يناير	١٩,٧	٦,٠	١١,٦	٢٩,٥	٢٧ – ١٩٤١	– ٢,٠	٤ – ١٩٣٧
فبراير	٢١,٠	٦,٤	١٢,٣	٣٥,٨	٢٢ – ١٩٤١	– ٢,٠	٩ – ١٩٥٠
مارس	٢٣,٧	٨,١	١٤,٦	٣٩,٣	٣٠ – ١٩٥٨	١,٣	١ – ١٩٤٨
أبريل	٢٧,٦	١٠,٧	١٨,٧	٤١,٦	٢٢ – ١٩٣٦	٢,٧	١ – ١٩٤٨
مايو	٣١,٨	١٤,٥	٢٢,٩	٤٦,٨	١٠ – ١٩٤٢	٨,٠	٥ – ١٩٤٤
يونية	٣٣,٨	١٧,٢	٢٥,٤	٤٦,٧	١٣ – ١٩٣٣	١٢,٠	٤ – ١٩٣٣ ، ٣ – ١٩٣٤ ، ٢ – ١٩٤٣
يولية	٣٤,٨	١٩,١	٢٦,٥	٤٢,١	٢٣ – ١٩٥٦	١٥,٠	١ – ١٩٤٨
أغسطس	٣٤,٧	١٩,٣	٢٦,٤	٤١,٠	٨ – ١٩٥٦	١٥,٠	٢٩ – ١٩٣٣
سبتمبر	٣٢,٥	١٧,٤	٢٤,٤	٤٠,٧	٤ – ١٩٥٨	١١,٧	٢١ – ١٩٣٦
أكتوبر	٣٠,١	١٥,٤	٢٢,١	٣٩,٦	٣ – ١٩٤٣	٩,٠	١٣ ، ١٥ – ١٩٤٨
نوفمبر	٢٥,٩	١٢,٢	١٨,٣	٣٧,٠	١٩ – ١٩٤١	٤,٠	٣٠ – ١٩٥٣
ديسمبر	٢١,٣	٨,١	١٣,٦	٢٩,٦	٧ – ١٩٥٢	١,٠	٢٠ – ١٩٤٠
المتوسط السنوى	٢٨,٣	١٣,٢	١٩,٨	–	–	–	

ويتضح من دراسة النسب المئوية لاتجاهات الرياح أن الاتجاهات الغالبة للرياح فى مركز طنطا هى الشمالية الغربية والغربية والمشالية الشرقية – بيد أنه يلاحظ أن نسبة الرياح التى تهب من الشمال تصل نسبتها إلى ٢١,٣ ٪ من مجموع الرياح التى تهب على طنطا طوال العام – كما يلاحظ أن النسبة المئوية لمرات السكون نسبة كبيرة مما يدل على أن الرياح هادئة فى معظم أيام السنة . ولا شك أن ذلك يؤثر تأثيراً كبيراً على نمو النباتات حيث تساعد على أنه يحفظ النبات قوامه ولا سيما إذا كان فى بدء أدوار نموه .

ولكن إذا درسنا اتجاهات الرياح فى فصول السنة الأربعة نجد أنها تكون متغيرة الاتجاه وإن كان معظمها غربى الاتجاه فى فصل الشتاء ، وتكون بين الجنوبية الغربية والشمالية الغربية فى فصل الربيع . أما فى فصل الصيف فتسود الرياح فى اتجاه بين الشمال الغربى والشمال بشكل واضح وتكون شمالية وشمالية غربية فى فصل الخريف .

ثانيا - الرطوبة :

يوضح الجدول رقم (١ - ٢) معدلات المتوسط الشهرى للرطوبة النسبية فى مدينة طنطا ومنه تتضح الدورة اليومية للرطوبة النسبية فيها - فنجد أنها ترتبط بدرجات الحرارة وذلك من الأمور المعروفة ؛ حيث تصل النهاية العظمى للرطوبة النسبية قبيل شروق الشمس فى الوقت الذى تكون فيه درجة الحرارة فى نهايتها الصغرى - وكلما تقدم النهار بعد ذلك ارتفعت درجة حرارة الجو تدريجياً وتزايدات قابليته لامتصاص بخار الماء ، فتنقص الرطوبة النسبية حتى تصل إلى نهايتها الصغرى بعد الظهر ، فإذا ما غربت الشمس تناقصت درجة حرارة الهواء بسرعة وقلت مقدرته على حفظ بخار الماء وبذا تزداد الرطوبة النسبية[٦] .

وقد يكون من المفيد أن نقارن بين مدينة طنطا والإسكندرية فى الشمال والقاهرة وفى الجنوب حيث نلاحظ إنه فى الوقت الذى تقل فيه الرطوبة النسبية باطراد من الشمال إلى الجنوب نجد ذلك لا ينطبق على منطقة وسط الدلتا التى تمثلها طنطا جدول رقم (١ - ٢) حيث يرتفع فيها المتوسط السنوى للرطوبة النسبية عن الإسكندرية والقاهرة - ويرجع ذلك إلى أن الإسكندرية تتعرض فى بعض شهور السنة إلى هبوب رياح جنوبية جافة تصاحب مرور الانخفاضات التى تكثر فى منطقة الإسكندرية عنها فى بقية أجزاء الدلتا[٧] ؛ مما يؤدى إلى خفض الرطوبة النسبية إلى أدناها كما يحدث فى فصل الشتاء[٨] ، فضلاً عن وقوع طنطا بعيداً عن رياح الصحراء الجافة وسط الأراضى الزراعية ، وقد ساعد ذلك الموقع على رفع الرطوبة النسبية فى طنطا؛ حيث تعمل النباتات على زيادة الرطوبة وذلك كنتيجة لعملية النتح من أوراق النبات[٩] .

(٦) محمود حامد محمد - الظواهر الجوية فى القطر المصرى - المرجع السابق - ص ١٠٢ .
(٧) جمال الدين الدناصورى وآخرون - المرجع السابق - ص ١٦١ .
(٨) محمد صبحى عبد الحكيم - مدينة الإسكندرية - القاهرة ١٩٥٨ - ص ٦٣ .
(٩) محمود حامد محمد - المرجع السابق - ص ٢٩٩ .

ولما كانت الرطوبة النسبية فى منطقة طنطا أعظم منها فى الشمال (الإسكندرية) أو الجنوب (القاهرة) ، فإن ظهور الضباب أكثر احتمالاً فيها خاصة فى ساعات الصباح المبكر فى الخريف والشتاء ولهذا الأمر أهمية خاصة من ناحية الاستغلال الزراعى ؛ لأن ذلك يحدث فى أثناء نمو النباتات الشتوية التى تحتاج عادة إلى ضباب يعوضها بعض النقص فى كمية المياه فى أثناء الشهور الأولى من نموها ، وأكثر النباتات احتياجاً للضباب هو الكتان فى الأشهر الأولى من نموه .

ومن الواضح أن معدل التبخر يرتبط بدرجات الحرارة؛ ولذا يزداد التبخر صيفاً ويقل فى فصل الشتاء ، كذلك يلاحظ أن المعدل السنوى للتبخر اليومى فى مصر عموماً يزداد كلما اتجهنا جنوباً ، فهو فى الإسكندرية ٤ ملليمتراً وفى القرشية (تبعد عن طنطا بمقدار ١٣ كيلو متر) ٤,٥ ملليمتراً وفى القاهرة والجيزة ٥,٨ ملليمتراً وفى أسيوط ٩ وفى أسوان ٩,٣ ملليمتراً[١٠] .

جدول رقم (١ - ٢)
المعدلات الشهرية للرطوبة النسبية فى طنطا
مقارنة مع الإسكندرية والقاهرة[١١]

الشهر	الاسكندرية	طنطا	القاهرة (العباسية)
يناير	٦٩	٧٩	٧٥
فبراير	٦٨	٧٧	٧٠
مارس	٦٨	٧٤	٦٦
أبريل	٦٩	٦٧	٦٨
مايو	٧٢	٥٨	٥٣
يونية	٧٤	٦٢	٥٣
يولية	٧٧	٦٩	٥٩
أغسطس	٧٥	٧٤	٦٥
سبتمبر	٦٩	٧٧	٧١
أكتوبر	٦٩	٧٨	٧٤
نوفمبر	٧٠	٨٠	٧٤
ديسمبر	٧٠	٨٠	٧٥
المتوسط السنوى	٧١	٧٤	٦٦

(١٠) محمود حامد محمد - المثيرولوجية - المرجع السابق - ص ١٣٠ .
(١١) مصلحة الأرصاد الجوية - المعدلات المناخية - المرجع السابق - ص ص ٤٠ - ٥٥ .

أما عن سطوع الشمس فيلاحظ أن الشمس تظل مشرقة مدة تصل إلى أكثر من ١٢ ساعة في شهور الصيف (١٢,٢ ساعة فى شهر يونية) ، بينما تقل مدة سطوعها إلى حوالى نصف هذه المدة فى شهور الشتاء (٦,٦ ساعة فى شهر ديسمبر) ويصل المتوسط السنوى لعدد الساعات التى تشرق فيها الشمس إلى ٩,٦ ساعات .

ثالثا-المطر:

كان لموقع مدينة طنطا وسط دلتا النيل أثر واضح فى كمية الأمطار الساقطة عليها ، فمن المعروف أن الأمطار تقل بالتدريج على دلتا النيل من الشمال الغربى كلما تقدمنا نحو الجنوب والجنوب الشرقى ؛ حيث تقع مدينة طنطا بين خطى مطر ٧٥ ، ٥٠ ملليمتراً سنوياً[١٢] .

ويبين الجدول (١ – ٣) أن متوسط المطر السنوى فى مدينة طنطا يصل إلى ٤٩ ملليمتراً . ويبدأ فصل سقوط المطر فى طنطا فجأة فى شهر أكتوبر ، ثم يأخذ فى الانتهاء ابتداء من شهر فبراير تدريجياً ؛ حيث يقل قلة واضحة فى شهر مارس وأبريل ومايو التى يصل متوسط سقوط المطر فى كل منها ٤ ملليمترات – ولكن هذه الكمية القليلة لا تجعلنا ندخل هذه الشهور الثلاثة ضمن فصل المطر الذى ذكرنا أنه يبدأ فى شهر أكتوبر وينتهى فى شهر فبراير – ويسقط المطر فى طنطا كغيرها من باقى أجزاء الدلتا بسبب مرور الانخفاضات الجوية فى فصل الشتاء ووقوع الدلتا تحت تأثيرها – بيد أن سقوط الأمطار فى مارس وأبريل ومايو يمكن إرجاعه للانخفاضات الجوية التى تغزو الدلتا فى فصل الربيع والتى تكون سبباً فى سقوط بعض الأمطار .

ولم يحدث أن سقطت أى كمية من المطر خلال شهر يونية ويولية وأغسطس عدا بعض القطرات التى سقطت فى ٤ يونيه سنة ١٩٤٢ ، وكذلك فى أول نفس الشهر سنة ١٩٥٢ ، ثم فى ٨ يولية ١٩٥٦ .

وعلى ذلك يتضح أن فصل المطر فى طنطا يشتمل على الخمسة شهور الواقعة بين أكتوبر وفبراير ويبلغ نصيب هذه الشهور الخمسة ٧٣,٣٪ من مجموع الكمية الساقطة من الأمطار طوال السنة .

---

(١٢) محمود حامد محمد – المثيورولوجية – المرجع السابق – ص ٣٠٥ .

جدول رقم (١ – ٣)

المعدلات الشهرية لكمية المطر (بالملليمتر) فى طنطا[١٣]

الشهـــر	كمية المطر بالملليمتر	عدد الأيام التى يسقط فيها على الأقل		أقصى كمية فى يوم واحد	التـاريخ
		٠,١ ملليمتر	١,٠ ملليمتر		
يــنــايــر	٩	٥,١	٣,٣	١٤,٨	١ – ١٩٦٠
فــبــرايــر	٩	٤,٢	٢,٦	٢٠,٥	٢٠ – ١٩٤٢
مـــارس	٤	١,٠	١,٠	١٢,٣	٦ – ١٩٤١
أبـــريـــل	٤	٠,٨	٠,٦	١٨,٠	٢٣ – ١٩٣٦
مـــايـو	٤	٠,٤	٠,٢	٢٢,٥	٢٢ – ١٩٤٦
يـونـيـــه	صفر	صفر	صفر	رذاذ	٤ – ١٩٤٢
					١ – ١٩٥٢
يـولـيـــة	صفر	صفر	صفر	رذاذ	٨ – ١٩٥٦
أغســطــس	صفر	صفر	صفر	صفر	–
سـبـتـمـبـر	صفر	٠,١	صفر	٥,٧	٣٠ – ١٩٤٦
أكـــتـــوبـر	٦	٠,٩	٠,٣	٣٩,٠	٢٧ – ١٩٣٧
نوفـــمـــبـــر	٥	٢,٠	١,٤	١٣,٩	٩ – ١٩٥٥
ديـســمــبـــر	٨	٣,١	١,٨	٢٤,٠	١ – ١٩٥٤
المتـــوسط السنوى	٤٩	١٧,٦	١١,٢	–	–

وأكبر كمية من الأمطار سقطت فى يوم واحد كانت ٣٩ ملليمتراً – سقطت كلها فى يوم ٢٧ أكتوبر ١٩٣٧ – نتيجة لمرور انخفاض جوى على الدلتا كان سبباً فى حدوث عواصف الرعد وسقوط الأمطار بغزارة فى هذا اليوم[١٤].

ويبلغ متوسط عدد الأيام الممطرة فى طنطا – أى الأيام التى يسقط فيها ٠,١ ملليمتراً على الأقل – ١٧,٦ يوماً – يقع معظمها بين شهرى نوفمبر ومارس – ويعتبر شهرا يناير وفبراير أكثر الشهور مطراً حيث يسقط خلالهما ١٨ ملليمتراً – كما يصل عدد الأيام الممطرة فيهما إلى ٩,٣ يوماً أى أكثر من نصف عدد الأيام الممطرة فى السنة كلها .

---

(١٣) (أ) كمية المطر وعدد الأيام : المعدلات المناخية للعناصر الجوية (المرجع السابق) ص ص ٥٦ – ٥٧ .
(ب) أقصى كمية والتاريخ : مصلحة الأرصاد الجوية – محطة أرصاد طنطا (١٩٦٠) تقارير بخط اليد .
(١٤) راجع : محمود حامد محمد – المرجع السابق – ص ص ٣٣٩ – ٣٤٢ .

(٢)

التطور التاريخى

نشأت مدينة طنطا كمحلة عمرانية وسط دلتا النيل – ساعدت على نشأتها العوامل المتعددة التى وجهت العمران البشرى فى الدلتا – ونقصد بها تلك العوامل المرتبطة بالأرض الزراعية والمحلات العمرانية فى مركز طنطا – ويمكن أن نقول أنه ليس هناك تاريخ ثابت ومحدد لنشأة المدينة[١٥] – ويعد ذلك طابعاً مميزاً لمعظم مدن دلتا النيل التى تحولت من الريفية إلى المدنية ؛ نظراً لظروف طرأت عليها ومنحتها هذا التحول – فقط كانت طنطا قرية من قرى الدلتا التى أقيمت فوق موضع مرتفع عن مستوى الأرض الزراعية المجاورة لها شأنها فى ذلك شأن معظم المحلات العمرانية فى مركز طنطا – ويمكن القول بأن تاريخ طنطا – فى الفترة السابقة للعصر العربى – (أى قبل دخول العرب مصر سنة ٦٤١ ميلادية) يعتبر تاريخاً مبهماً – فكانت تسمى طنطاثو Tantatho[١٦] وذلك فى العصر القبطى حيث كان يوجد بها أسقفية مسيحية[١٧]، ثم تغير اسمها إلى طندتا فى العصر العربى[١٨]، وظلت معروفة بهذا الاسم طوال العصور الوسطى وإن اختلفت فى طريقة نطقها بين حين وآخر .

---

(١٥) هناك تواريخ محددة لنشأة بعض المدن فى مصر – فالإسكندرية مثلاً أنشئت فى سنة ٣٣١ قبل الميلاد – والقاهرة أنشئت فى سنة ٩٦٩ ميلادية .

(١٦) Amelineau E., op. cit., p. 480.

(١٧) Encyclopaedia of Islam vol. 4., pp. 654 - 655.

(١٨) قد يكون من المفيد أن نعرض تطور أسماء مدينة طنطا – فقد ذكرها «جوتييه» فى قاموسه باسم طنطات وقال إنها ناحية من نواحى الدولة القديمة غير معينة – ولم يرجعها إلى ما يقابلها الآن – وذكر اميلينو أن اسمها القبطى «طنطاثو Tantatho» . ومن ينظر إلى «طنطانت» ويقارنه بالأسماء القديمة الآتى ذكرها لمدينة طنطا يتبين أن هذا هو الاسم المصرى القديم لهذه المدينة فقد وردت فى تاريخ بطاركة الإسكندرية باسم طانيطاد وهذا هو اسمها الرومانى – ثم طنطاثو – وهو الاسم القبطى – وسميت فى العصر العربى طندتا – ويبدو أن هذا الاسم محرف عن اسمها القديم – وفى العصر العربى ذاته كانت أسماؤها مختلفة – فقد وردت فى نزهة المشتاق باسم طنطنه وهو يتفق مع الاسم المصرى القديم طنطنت – السابق ذكره – وطواب اسمها فى عهد الإدريسى هو طنطنه . وفى رحلة ابن جبير ذكرها باسم طندته – وما خالف ذلك فهو محرف بدليل ورودها فى النجوم الزاهرة طنتتا وهو قريب من طنطنه . وفى معجم البلدان باسم طنتثنا – وفى قوانين الدواوين لابن مماتى والتحفة السنية لابن الجيعان – طندتا – وفى تاريخ مصر للجبرتى – طنتداء – وفى العهد العثمانى حذفت الدال من طندتا لتسهيل النطق فصارت طنتا ثم فتحت التاء لتوافق ذوق العامة فى النطق فصارت طنطا وهو الاسم الذى وردت به فى أوائل القرن التاسع عشر – ومع ذلك فقد وردت فى الخطط التوفيقية باسم طندتا .
(راجع : محمد رمزى – المرجع السابق – ص ص ١٠٢ – ١٠٣) .

ولم تكن طندتا سوى قرية من قرى الدلتا المتناثرة على صفحتها الزراعية ، ولم تكن لها أهمية كبيرة بين المحلات العمرانية الهامة – حتى آلت مقاليد الحكم فى مصر إلى الفاطميين فبدأت تمارس وظيفة إدارية حيث اتخذت عاصمة لأحد أقاليم مصر السفلى – وهو الإقليم الذى عرف باسم (الطندتاوية) – وكان ذلك فى عهد الخليفة المستنصر بالله الفاطمى سنة ٤٨٧ – ٤٩٥ هجرية (١٠٩٤ – ١١٠١ ميلادية)[١٩].

١-٢ فى العهد الأيوبى :

وبدأت طندتا مرحلة هامة من مراحل تطورها العمرانى فى عهد الآيوبيين ؛ حيث تحولت من قرية تعتمد على بيئتها الزراعية إلى قرية كبيرة ذات توجيه دينى ليس بالنسبة للبلاد المجاورة لها فقط بل بالنسبة لمصر بأكملها – وقد كان صاحب الفضل الأول فى ذلك مجىء السيد أحمد البدوى إليها فى سنة ٦٣٧ هـ (١٢٣٩ – ١٢٤٧ ميلادية) – وقد اختلفت الآراء فى سبب وفوده إلى طندتا واختياره لها دون قرى مصر الأخرى – ولكن يبدو أنه وجد فى هذه القرية ظروفاً ملائمة لحياته وتصوفه – فهى كقرية – كانت هادئة وبعيدة عن التيارات السياسية التى كانت سائدة فى ذلك الوقت – وقد نزل بها السيد البدوى فى فترة حكم «العادل أبو بكر الكامل – السلطان الأيوبى» ، وقد اشتهر عهده بالفوضى والاضطراب[٢٠]. وقد عظم شأن طندتا بعد نزول البدوى بها – فصارت مهبطاً للمريدين والمتصوفة من أتباع السيد أحمد البدوى وأنصاره كما تأثرت كثيراً بموالده السنوية التى تعتبر من أكثر الفترات رواجاً على مدار السنة .

---

(١٩) (أ) Toussoun, O., op. cit., T. 8, pp. 56 - 57.

(ب) من الآثار التى يرجح أنها ترجع إلى عهد الفاطميين فى طنطا «مسجد البوصة» المعروف حالياً بمسجد البهى وهو يعد من أقدم مساجد المدينة وأقيم على ربوة مرتفعة نسبياً – ويشبه مسجد الحاكم بأمر الله فى القاهرة – وقد كان السيد أحمد البدوى يتعبد به عندما وطأت أقدامه أرض طنطا .

(٢٠) (أ) ولد السيد أحمد البدوى بمدينة فاس بالمغرب سنة ٥٩٦ هجرية (١١٩٩ – ١٢٠٠ ميلادية) – ونزح إلى مكة سنة ٦٠٧ هجرية ومنها للعراق – وقد درس القرآن والسنة وكرس نفسه للعبادة – ثم وفد إلى طندتا بمصر – ويقال أنه رأى فى منامه أن يزور مصر ويستقر بطندتا – وقد عرف بالبدوى لملازمته اللثام والذى لم يكن يفارقه – وبعد وفاته – رضى الله عنه – بنى خليفته – عبد العال – خلوة حول قبره صارت على مر الأيام مسجداً كبيراً .
(راجع : دائرة المعارف الإسلامية الجزء الأول – ص ص ٤٦٦ – ٤٦٨) .

(ب) السيوطى – حسن المحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة – الجزء الأول ، ص ٢٢٣ .

(جـ) على مبارك – الخطط التوفيقية – الجزء ١٣ – ص ٤٨ وما بعدها .

(د) The Encyclopaedia of Islam, vol. I., pp. 192 - 195.

وهنا نذكر أن التحول من مرحلة الريفية الكاملة إلى المرحلة الشبه ريفية التى تنتج عن مؤثرات خارجية على المحلات العمرانية – هذه المرحلة بدأتها طندتا – مبكراً . فلولا هذا المؤثر الخارجى الذى اعتراها – ونقصد به وفود السيد البدوى إليها – لتأخر تحولها العمرانى المدنى حتى العصر الحديث ؛ حيث بدأت مؤثرات أخرى نتجت عن موقعها وسط الدلتا – هذا الموقع الذى وجه نموها فيما بعد .

وكانت طندتا قبل مجيء السيد أحمد البدوى إليها من القرى الكبيرة فى الدلتا – وقد أشار إلى ذلك «ابن جبير» فى أثناء رحلته بمصر سنة ٥٧٨ هجرية (١١٨٢ ميلادية) أى قبل مجيء السيد أحمد البدوى إليها بحوالى است وخمسين سنة – ويقول ابن جبير واصفاً القرية «... اتصل سيرنا إلى موضع يعرف «بيرمه» فكان مبيتنا بها – وهى قرية كبيرة فيها السوق وجميع المرافق – ثم بكرنا منها يوم الثلاثاء وهو عيد النحر من سنة ثمان وسبعين وخمس مائة المؤرخة ، فشاهدنا الصلاة بموضع يعرف باسم «طندته» وهى من القرى الفسيحة الآهلة فأبصرنا مجمعاً حافلا[٢١]» .

كذلك ذكرت طندتا فى كتاب قوانين الدواوين لابن مماتى – الوزير الآيوبى المتوفى سنة ٦٠٦ هجرية (١٢٠٩ ميلادية) – على أنها من قرى الغربية ، كذلك ذكر بعض المحلات العمرانية المجاورة لها ومنها منية أبو قحافة (قحافة الحالية) ومحلة المحروم (محلة مرحوم حالياً)[٢٢] .

ويبدو أن طندتا كانت قرية ليست صغيرة عندما حل بها السيد أحمد البدوى وتطورت بعد ذلك وازدادت أهميتها ؛ حيث أصبحت كعبة مريديه الذين ازدادت أعدادهم كما تعددت طرقهم الصوفية – وبدأوا الاحتفال بمولده كل عام – وكان لذلك أثر كبير فى زيادة أهمية طندتا وفى اتساعها حتى أصبحت مركزاً صوفياً فى البلاد .

---

(٢١) ابن جبير – رحلة ابن جبير (تحقيق حسين نصار) – القاهرة – ١٩٥٥ – ص ١٢ .
(٢٢) ابن مماتى – المرجع السابق – ص ١٦١ .

٢-٢ فى عهد المماليك والأتراك :

تغير التوجيه الإدارى لطندتا فى عهد المماليك عما كانت عليه فى العهد الأيوبى – وكان ذلك نتيجة للتغير الإدارى الذى شهدته دلتا النيل فى هذه الفترة فى أوائل القرن الرابع عشر الميلادى ؛ حيث أمر السلطان محمد بن قلاوون باراكة أرض مصر من جديد – وعلى أساس نتائج هذا الروك أعيد تقسيم مصر إدارياً – وقد قسمت الدلتا (أسفل الأرض) إلى ١٢ عملاً بلغ عدد قراها ١٦٧٣ قرية – وكان عمل الغربية أكثر الأعـمال قـرى وأوسعها أرضاً زراعية[٢٣] – وقد ذكرت طنـدتا فى كتــاب ابن الجيعان «التحفة السنية» على أنها قرية من قــرى الغربية – وتبلغ مساحة زمامها ٢٧٩٠ فداناً[٢٤].

ويبدو أن قرية طندتا كانت فى هذه الفترة ذات شهرة دينية كبيرة لفتت إليها الأنظار وجعلتها قبلة المريدين ؛ وكان ذلك ناتجًا عن تأثير القرية بوجود قبر السيد أحمد البدوى بها والذى كان من أهم عوامل نموها وتوجيهها العمرانى فى وسط الدلتا ؛ ويرجع ذلك إلى أن الاحتفال بمولده وتقدير الناس له فى البلاد الأخرى قد تزايد بسرعة ، وقد حظى ذلك باهتمام بعض الحكام الذين تولوا حكم مصر ، ومنهم «الظاهر بيبرس البندقدارى» والذى توفى البدوى فى عهده وكذلك السلطان «قايتباى» الذى وسع مقام السيد البدوى سنة ٨٨٨ هجرية (١٤٨٣ ميلادية) ، وكان خلفاء البدوى يسيرون فى مواكب السلاطين المماليك[٢٥] ، ويدلنا ذلك على مدى اهتمامهم بالبدوى وخلفائه ، ذلك الاهتمام الذى انعكس على طندتا وزاد من أهميتها لديهم كمركز دينى فى مصر .

وقد ارتبط توجيه طندتا الدينى بتوجيه تجارى فرضته عليها ظروف موقعها فى وسط الدلتا وكان ذلك دافعاً للحكام للاهتمام بها إذ كان مولد السيد أحمد البدوى موعداً سنوياً للتبادل التجارى فى مختلف صنوف البضائع التى ترد إلى طندتا فى أثناء إقامته .

وقد ظهرت أهمية «طندتا» التجارية فى القرن الثامن عشر الميلادى – وكان أوضح مظاهر ذلك ما قام به «على بك الكبير» من مآثر وإصلاحات – فقد شرع فى بناء مسجد كبير وقبة على

---

(٢٣) ابن الجيعان – المرجع السابق – ص ص ٦٣ – ٩٩ .
(٢٤) المرجع السابق – ص ٨٧ .
(٢٥) دائرة المعارف الإسلامية – الجزء الأول – ص ٤٦٨ .

مقام السيد أحمد البدوى ، وكذلك عمل على إقامة الحوانيت للتجار فى المنطقة المجاورة للمسجد ، وقد سميت هذه المنطقة «بالغورية» لنزول تجار الغورية بالقاهرة فى حوانيتها أيام مواسم الموالد المعتادة لبيع الأقمشة والطرابيش والعصائب ، وقد رتب بالمسجد عدداً من الفقهاء والمدرسين والطلبة المجاورين وجعل لهم خبزاً وجرايات يومية(٢٦) .

وكانت طندتا تعد نفسها دائمًا لموسم إقامة مولد السيد أحمد البدوى ؛ ولهذا فقد استقرت بها مجموعة من التجار كما قامت بها كثير من الوكالات والخانات الدائمة وكان من الطبيعى أن تمارس فيها طوال العام عمليات تجارية محدودة نوعاً ، إلا أن فترة النشاط الرئيسية كانت فى أثناء الموالد .

وقد أشار «سافارى Savary» أحد الرحالة الأوروبيين الذين زاروا مصر فى نهاية القرن الثامن عشر إلى أهمية طنطا آنذاك – وذكر ما كان يحدث فى أثناء إقامة المولد الأحمدى من تبادل لمختلف البضائع والمنتجات المحلية مع البضائع الأجنبية كالأقمشة الهندية والبن اليمنى(٢٧) ، كما كانت تغطى مياه الترعة بجوار طنطا نحو عشرة آلاف مركب وكلها محملة بالمئونة للوافدين للاحتفال بالمولد(٢٨) ، كذلك كانت طنطا تشهد تغيراً فى شكلها العمرانى فى فترة إقامة الموالد ؛ فقد كانت تقام أعداد كبيرة من الخيام المتتابعة على شاطئ الترعة لإقامة الوافدين للمدينة والذين تضيق بهم مساكنها(٢٩) .

٢-٣ طنطا فى القرن التاسع عشر :

بدأ القرن التاسع عشر وكانت طنطا تتمتع بمركز دينى كبير ، كما كانت من أهم مدن الدلتا التجارية ، وعندما جاء الفرنسيون إلى مصر سنة ١٧٩٨ أحدثوا تغييراً إدارياً فى البلاد ، وأصبحت طنطا بمقتضاه تابعة لإقليم المنوفية بعد أن كانت ضمن إقليم الغربية قبل مجيئهم .

---

(٢٦) (أ) عبد الرحمن الجبرتى : عجائب الآثار فى التراجم والأخبار – القاهرة – الجزء الأول – ص ٣٨٢ .
(ب) أحمد أحمد الحته : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر – القاهرة – ١٩٥٨ ص ٢٣ .

(٢٧) Savary. M., Lettres sur l' Egypte, Paris, 1785, p. 281.
وقد أشار إلى أن اسمها طنطا Tanta ويعتبر ذلك أول ذكر لهذا الاسم .

(٢٨) Ibid., p. 382.

(٢٩) Quatremere, E., Memoires geographiques et historiques sur l'Egypte T. I., Paris, 1811, p. 357.

وقد تناول اثنان من علماء الحملة الفرنسية وصف مدينة طنطا فى ذلك الوقت وهما «ديبوا ايميه وجلوا Du Bois - Aymè et Jollois»[٣٠]، وقدرا عدد سكانها بحوالى عشرة آلاف نسمة[٣١] ، كما قدرا عدد الوافدين إلى المدينة فى أثناء الاحتفال بمولد السيد أحمد البدوى بحوالى مائة وخمسين ألفًا يغطون مساحة كبيرة خارج المدينة ويقيم معظمهم فى خيام تستمر طوال فترة انعقاد المولد .

وقد انعكست الحياة التجارية لطنطا – والتى تبلغ ذروتها فى أثناء إقامة المولد الأحمدى – على مساكنها ؛ فقد تأثرت فى شكلها بالغرض التجارى ؛ لذلك فإن جزءاً من الطابق الأرضى والذى يشرف على الشارع قد خصص فى كثير من أحياء المدينة ليكون حانوتاً صغيراً فى وقت الأسواق أو يؤجر للتجار الغرباء فى أثناء الاحتفال بالمولد الأحمدى[٣٢] . كما أمكن حصر حوالى ١٢ وكالة فى طنطا يؤمها وافدون من مختلف أجزاء مصر ومن الدول الإسلامية ، كما أن الفضاء الواقع حول المدينة كانت تغطيه الخيام فى أثناء المولد . وكانت أهم البضائع التى يشهدها سوق المدينة آنذاك المنسوجات القطنية والسلع الواردة من الخارج ، من أوروبا والهند عن طريق الإسكندرية والقاهرة[٣٣] .

ثم جاء عهد محمد على (١٨٠٥ – ١٨٤٨ ميلادية) والذى يعتبر فترة تحول كبير فى تاريخ مدينة طنطا فى القرن التاسع عشر وذلك للأسباب الآتية :

١ – إن المدينة بدأت تمارس وظائف أخرى غير وظيفتها الدينية والتجارية اللتين ظلت تمارسهما طوال العصور الوسطى ؛ فلم تكن عاصمة لإقليم إدارى سوى إقليم الطندتاوية فى عهد الفاطميين ، وبعد ذلك فى العهود التالية : الأيوبى والمملوكى والعثمانى ، كانت ضمن قرى إقليم الغربية والذى كانت عاصمته المحلة الكبرى ، فيما عدا سنى الحملة الفرنسية ؛ حيث كانت تتبع إقليم المنوفية ، ولكن فى عهد محمد على اتخذت طنطا عاصمة لأحد أخطاط (مراكز) إقليم الغربية وكان يتبعها إدارياً اثنتا عشرة قرية مساحة زمامها ٢٢,٠٣٧ فداناً[٣٤] .

---

(٣٠) Bu Bois - Aymè et Jollois, "Voyage dans l'interieur du Delta", Description de l'Egypte T. 15, Paris, 1826, p. 205.
(٣١) Ibid., p. 218.
(٣٢) Ibid., p. 220.
(٣٣) Ibid., T. 17. p. 220.
(٣٤) Toussoun, I., op. cit., p. 472.

٢ – زادت الأهمية الإدارية لطنطا بعد ذلك حتى سنة ١٨٣٦ ؛ عندما اتخذت عاصمة لإقليم الغربية ، وتبع ذلك نقل ديوان المديرية وبقية المصالح الحكومية الأخرى من المحلة الكبرى إلى طنطا ، ومنذ هذه السنة بدأ التوجيه الإدارى يضيف للمدينة وظائف جديدة ، وأثر ذلك بلا شك فى ازدياد العمران بها وفى تزايد عدد سكانها .

٣ – انعكس النشاط الاقتصادى الذى شهدته البلاد فى تلك الفترة على المدينة خاصة وإنها تقع وسط منطقة زراعية للقطن ، فأنشئت بها المحالج والشون وساعدها موقعها فى وسط منطقة إنتاج زراعى غنية على أن تكون مركزاً لتجميع المنتجات الزراعية ثم تصريفها لباقى القطر ، وقد تبع ذلك نشأة الكثير من المنشآت التجارية وتوسيع رقعة العمران بالمدينة .

وقد بدأت مدينة طنطا مرحلة جديدة من مراحل تطورها – مع استمرارها فى ممارسة وظائفها الدينية والتجارية والإدارية – عندما بدئ فى مد خط للسكك الحديدية يربط الإسكندرية بالقاهرة ماراً بها ، وكان ذلك فى عهد عباس الأول الذى اتفق مع «روبرت ستيفنسن» على أن يقوم بمد خط حديدى يربط الإسكندرية بالقاهرة – عاصمة البلاد – وقد بدأ العمل فعلاً فى أول سبتمبر سنة ١٨٥١ ، وما أن أتى شهر إبريل سنة ١٨٥٣ حتى كان الخط قد وصل فعلاً إلى فرع رشيد تجاه كفر الزيات (إلى بلدة كفر العيس) وبدأت الحركة على هذا الخط – منذ إنشائه – بالقاطرة حتى كفر العيس ثم منها فى النيل حتى القاهرة[٣٥] ، ثم استؤنف العمل بعد فترة من كفر الزيات إلى طنطا ، ثم منها إلى بنها فالقاهرة ، وافتتح الخط رسمياً بين الاسكندرية والقاهرة فى يناير ١٨٥٦ فى عهد سعيد ، وأصبحت الرحلة بين المدينتين تستغرق سبع ساعات بدلاً من ٤٢ ساعة[٣٦] .

وبدأت الأنظار تتجه إلى موقع طنطا المركزى فى دلتا النيل ؛ فقد رؤى أن تكون مركزاً للمواصلات فى الدلتا وأن تتفرع منها الخطوط الحديدية إلى المدن الأخرى ؛ فقد مد منها خط إلى المحلة الكبرى ذات الأهمية التجارية والصناعية ثم مد هذا الخط بعد ذلك إلى سمنود على فرع دمياط الذى يمثل طريقًا لربط هذا الخط بدمياط نفسها ، وقد تم هذا الخط فى سنة ١٨٥٩ ، وكان لازدياد حركة النقل على هذا الطريق أثر كبير فى التفكير فى ازدواجه حتى يخف الضغط عليه ، وقد بدئ فى ذلك سنة ١٨٥٩ ، وتم على مراحل انتهت فى سنة ١٨٦٦[٣٧] .

---

(٣٥) محمد محمود الصياد : النقل فى البلاد العربية – (مطبوعات معهد الدراسات العربية) – القاهرة – ١٩٥٦ – ص٣٨ .
(٣٦) المرجع السابق – ٣٩ .
(٣٧) المرجع السابق – ٤٠ .

وانعكس الاهتمام بمدينة طنطا على رقعتها العمرانية ؛ فبدئ فى تنظيمها وتخطيط مناطق السكن بها فوسعت بعض حاراتها وأنشئت فيها شوارع وحارات مستقيمة ، كما قسمت الأرض الفضاء الواقعة غرب المدينة بجوار ديوان المديرية للبناء – فبنيت فيها أبنية فاخرة وعمائر جليلة(٣٨) . ويذكر «على مبارك» أن المدينة فى عهد اسماعيل ازدادت الرغبة فى سكناها ، فسكنها كثير من أهل الوطن والأغراب من شوام وفرنسيين وانجليز وإيطاليين ونمساويين ويهود وغيرهم ؛ حتى صار عدد سكانها كثيراً ، وكثرت فيها أنواع المتاجر ، كما كثرت فيها الحوانيت والخانات المليئة بالبضائع المصنوعة محلياً أو المستوردة ، وأشهر خاناتها آنذاك خان يعقوب ، وأشهر وكائلها التى تنزل فيها الأغراب وكالة العجيزى بجوار حلقة القطن(٣٩) . كما كانت المدينة مقراً لعدد كبير من الأجانب أثروا فى نشاطها التجارى ، وأنشأوا الكثير من المحالج بها ، وقد أحصى «على مبارك» عدد الوابورات بالمدينة فوجدها ثلاثة عشر وابوراً لحلج القطن وطحن الغلال يمتلك الأجانب منها تسعة وابورات(٤٠) .

وينبغى الإشارة إلى وظيفة المدينة الثقافية ، والتى اتخذت طابعاً مميزاً لها طوال القرن التاسع عشر ؛ فقد كان المسجد الأحمدى مدرسة كبرى يتلقى فيها العلم نحو ألفى طالب ، وكانوا يقيمون فى حجرات ملحقة بالمسجد . كذلك أنشئت بالمدينة فى نهاية القرن التاسع عشر كثير من دور التعليم مثل مدرسة القديس لويس ومدرسة الراهبات ومدرسة الإرسالية الأمريكية ثم مدرسة طنطا الثانوية .

هذا عن التطور التاريخى الوظائفى لمدينة طنطا حتى القرن التاسع عشر ، أما عن رقعة المدينة العمرانية Built - up area ، فإن دراستنا لها ستبدأ من سنة ١٨٨٧ معتمدين فى ذلك على أول خريطة تفصيلية رسمت لمدينة طنطا ، وهى الخريطة التى عملت بتفتيش الدلتا سنة ١٨٨٧(٤١) . ويمكن لنا أن نلمس فيها حدود نواة المدينة طالما أن دراستنا لرقعتها لن تشمل الفترة السابقة لأواخر القرن التاسع عشر .

---

(٣٨) على مبارك : المرجع السابق – الجزء ١٣ – ص ٤٥ .
(٣٩) على مبارك : المرجع السابق – ص ٤٨ .
(٤٠) المرجع السابق – ص ٤٨ .
(٤١) نظارة الأشغال العمومية – إدارة عموم التنظيم – خريط بندر طنطا – عملت بتفتيش الدلتا سنة ١٨٨٧ – مقياس الرسم ١ : ٢٠٠٠ .

وأول حقيقة نلمسها من دراسة هذه الخريطة أن العمران كان يتركز حول مسجد السيد أحمد البدوى وإن كان متسعاً نحو الشرق ، وامتداده فى الكفرة الشرقية المحصورة بين ترعة الجعفرية فى الشمال الشرقى وترعة الجنابية وخط السكة الحديد المتجه للمحلة الكبرى فى الجنوب الشرقى ، وكذلك كفرة القرشى ، وهذه توجد فى شرق خط السكة الحديد وإن كان يفصلها عنه مستنقع واضح . أما امتداد العمران نحو الشمال فكان محصوراً فى كفرة الكردى (كفرة على أغا الكردى) وكفرة طاهر وكفرة غريب إلى الشمال والشرق من ترعة الجعفرية ، وكانت ترعة قحافة تخترق هذا النطاق العمرانى موازية لترعة جعفرية القاصد ، كما ظهر امتداد عمرانى فى ذلك الوقت إلى الشمال من النطاق العمرانى المتركز حول مسجد السيد البدوى أيضًا إلى الغرب من ترعة القاصد(٤٢) وتعرف باسم الكفرة البحرية وتقع جنوب شياخة واوبور النور فى الوقت الحاضر .

ويمكن القول بصفة عامة بأن رقعة المدينة كانت محددة غرباً بشارع المديرية الحالى ولا نجد غربه سوى بعض المبانى الحكومية مثل مبنى المديرية والمستشفى الأميرى وقد أقيمت هذه المبانى فى الأرض الزراعية فى غرب المدينة ، وقد بدأ تقسيمها على الراغبين وتمليكها لهم وبدأت فيه المنشآت المختلفة ؛ حيث أقيمت على تخطيط موضوع(٤٣) ، ولذلك فإن هذا النطاق المخطط يختلف عن المدينة الأصلية حول المسجد الأحمدى .

وإلى الجنوب من خط السكة الحديد لا نلاحظ وجود امتداد عمرانى سوى فى منطقة كفرة القرشى وكفرة الشيخ سليم وكفرة إبراهيم المصرى عند نهاية ترعة العريضة مكان كفرة ستوتة فى الوقت الحاضر ، وفى ذلك الوقت الذى كانت فيه السكة الحديد تمثل حداً يحيط بالرقعة العمرانية للمدينة ناحية الجنوب، بدأت بعض المناطق العمرانية الصغيرة فى الظهور عند مخرج المدينة ناحية محطة السكة الحديد وعند مخرجها ناحية ترعة الجعفرية ، وسميت هذه المناطق بالكفرات حملت كل كفرة اسمًا خاصًا بها غالبًا ما يكون اسم أول قاطنيها ؛ فعرفت المنطقة الموجودة عند ترعة الجعفرية بكفرة القرشى ، كما عرفت الأخرى الموجودة عند مخرج المدينة ناحية السكة الحديدية بكفرة الشيخ سليم وكفرة المصرى ، أى أن هذا النطاق الذى تفصله السكة الحديد عن رقعة المدينة الأصلية ، بدأ على شكل كفرات منفصلة تحمل كل كفرة اسماً مميزاً لها ، والتحمت فى النهاية مع

---

(٤٢) كانت الترعة التى تخترق المدينة تسمى بترعة الجعفرية فى جزئها الممتد حتى قنطرة طنطا (ميدان الجمهورية الحالى) وبعدها شمالاً كانت تسمى بترعة القاصد .

(٤٣) كان تقسيم هذا النطاق الغربى وتخطيطه على يد على مبارك ، راجع الخطط التوفيقية – الجزء ١٣ – ص ٤٦ .

بعضها وكونت نطاقاً عمرانياً جنوب المدينة ، يتميز بسمات خاصة فى شكل مبانيه المتلاصقة والتى أنشئت على غير تخطيط ، وذلك بعكس المناطق الموجودة غرب المدينة وشمالها ، ويمكن أن نطلق على هذا النطاق العمرانى الذى يتميز بالصفات الريفية النطاق العمرانى الريفى المدنى لطنطا Rurban Fringe .

وقد كان لإنشاء طريق القاهرة – الإسكندرية السريع سنة ١٩٥٨ وامتداده شمال طنطا أثر كبير فى امتداد العمران نحوه ؛ فقد ظهرت على طول هذا الطريق أماكن الترفيه ؛ إذ أن المسافر على هذا الطريق يلجأ للاستراحة فى هذه الأماكن قبل استئناف رحلته فى معظم الأحيان ، كذلك شجع على الامتداد العمرانى نحو الشمال – على طول طريق الجيش – سهولة المواصلات الداخلية حتى قحافة مما سهل على السكان فى هذه الأطراف الاتصال بقلب المدينة التجارى بل إن هذا الجزء أصبح يمثل أهم مدخل من مداخل المدينة الشمالية فمنه يفد القادم من الإسكندرية أو كفر الشيخ أو المنصورة والمحلة الكبرى .

أما فى غرب المدينة فقد تعدى العمران شارع الإمام الشافعى ، ويزحف العمران هنا بشكل سريع حتى إنه وصل إلى الطريق السريع بعد أعوام قليلة ، وقد انتشرت على المدخل الغربى للمدينة بعض المخازن والشون وبعض الصناعات كصناعة حلج القطن وعصر الزيوت .

وامتدت المدينة نحو الجنوب امتداداً ملحوظاً على طول مدخل المدينة الجنوبى الذى يصلها بجنوب الدلتا – خاصة شبين الكوم – واتسع نطاق الكفرات الجنوبى خاصة كفرة ستوتة التى قامت فيها كثير من المبانى وشركات النقل وكثير من الصناعات اليدوية اللازمة للزراعة مثل السواقى والنوارج والفؤوس وذلك لتغذية بيئة المدينة الزراعية ، كما يقام بهذه المنطقة احتفال المولد الأحمدى كل عام وما يتبع ذلك من ملاه وحلقات ذكر وأماكن لايواء الغرباء وقد أقيمت بعض الوحدات السكنية الحديثة فى هذه المنطقة .

واقترب العمران من قرية كفر سيجر مما دعا إلى إدخال هذه القرية ضمن كردون المدينة ، وقد شهد هذا النطاق إنشاء عدة صناعات أهمها معاصر الزيوت ومضارب الأرز ومطاحن الغلال ، وأوضح امتداد يوجد فى كفرة العجيزى بين خطى السكة الحديد المتجهين إلى القاهرة وإلى تلا . ويتميز العمران فى هذا النطاق بالطابع الريفى فى مساكنه ، ويقطنه عمال الصناعات المختلفة والخدمات فى المدينة ، وقد نقل إلى هذا النطاق سوق المدينة بالقرب من السكة الحديد وكذلك السلخانة .

أما امتداد العمران نحو الجنوب الشرقى فهو أقل من الامتداد فى الاتجاهات السابقة ؛ ويرجع ذلك إلى سوء الخدمات والمرافق العامة كالمياه والمجارى ، وكذلك لقربه من ورش السكة الحديد ووجود الجبانات فى هذا النطاق وما تحدثه من أثر فى نفوس السكان، ويظهر هذا بوضوح فى جنوب كفرة القرشى وفى كفرة «الجاز» مكان منطقة شركات البترول . ولكن يلاحظ أنه قد أنشئت بعض المصانع خاصة مصنع الزيوت والصابون (نايف عماد سابقاً) أهم مصانع المدينة – كذلك أنشئت مصانع أخرى على طول شارع الجلاء مثل مصنع شركات النصر للغزل الرفيع وشركة تعبئة الزجاجات وبعض مصانع لإنتاج المكرونة والحلوى . واستمر العمران فى امتداده شرقاً فى الجزء المحصور بين شارع الجلاء جنوباً والسكة الحديد شمالاً بغرب حتى ترعة القاصد .

٢ - ٤ - النمو العمرانى فى النصف الثانى من القرن العشرين :

تساعد قراءة الجدول رقم (٢ – ١) والشكل رقم (٣) فى التعرف على تطور النمو العمرانى لمدينة طنطا خلال النصف الثانى من القرن العشرين . فقد قدرت مساحة المدينة عام ١٩٤٧ بنحو ٧٤٥ فدان (٣,١٣ كم٢) ثم بلغت نحو ٥٥٧٠ فدان ٢٣,٤٠ كم٢) عام ١٩٩٦ ، أى تزايدت مساحتها بنحو سبعة أمثال ونصف ما كانت عليه فى بداية الفترة وبنسبة زيادة سنوية مقدارها ١٣,٢ ٪ تقريباً .

جدول رقم (٢ – ١)

تطور المساحة والزيادة الكلية والسنوية لمدينة طنطا فى الفترة من ٤٧ – ١٩٩٦[٤٤]

السنة	المساحة بالفدان	المساحة كم٢	مقدار الزيادة كم٢	نسبة الزيادة ٪ الكلية	نسبة الزيادة ٪ السنوية
١٩٤٧	٧٤٥	٣,١٣	–	–	–
١٩٦٠	١٣٩٢	٥,٨٥	٢,٧٢	٨٦,٩	٦,٦٨
١٩٧٦	٢٠١٤	٨,٤٦	٢,٦١	٤٤,٦	٢,٧٩
١٩٨٦	٣٦٠١	١٥,١٣	٦,٦٧	٧٨,٨	٧,٨٨
١٩٩٦	٥٥٧٠	٢٣,٤٠	٨,٢٧	٥٤,٧	٥,٤٧

(٤٤) الجدول والقياسات من عمل الباحث .

وقد شهدت المدينة خلال الفترة ٤٧ – ١٩٦٠ نمواً سكانياً وعمرانياً يعرف بالنمو التراكمى[٤٥] ، أى يتم دون خطة موضوعة عن طريق ملء الأرض الفضاء داخل حدود المدينة ، أو بإقامة المبانى عند أطرافها ، وحققت المدينة زيادة عمرانية بلغت مساحتها ٢,٧٢كم٢ ، أى بنسبة زيادة سنوية تبلغ ٦,٦٨ ٪ مقابل زيادة سكانية سنوية مقدارها ٢,٤٤ ٪ خلال نفس الفترة لتزايد الهجرة الريفية إلى المدينة مع توسع أنشطتها الإدارية والتجارية والصناعية وغيرها . كما ساعد إنشاء الطريق البرى السريع القاهرة – الإسكندرية مروراً بمدينة طنطا عام ١٩٥٨[٤٦] ، والتى يحدها من الشرق والشمال على زيادة نمو واتساع المدينة عمرانياً وخاصة تجاه الشمال والشمال الغربى . وكذا شهدت المدينة توسعًا محدوداً تجاه الجنوب ، والذى أخذ يمتد نحو مدخلها الجنوبى تجاه مدينة شبين الكوم ومعه ظهرت كفرة العجيزى والواقعة بين خطى سكك حديد طنطا – القاهرة ، شبين الكوم والذى تأكد معه دور المواصلات فى نمو المدينة التراكمى .

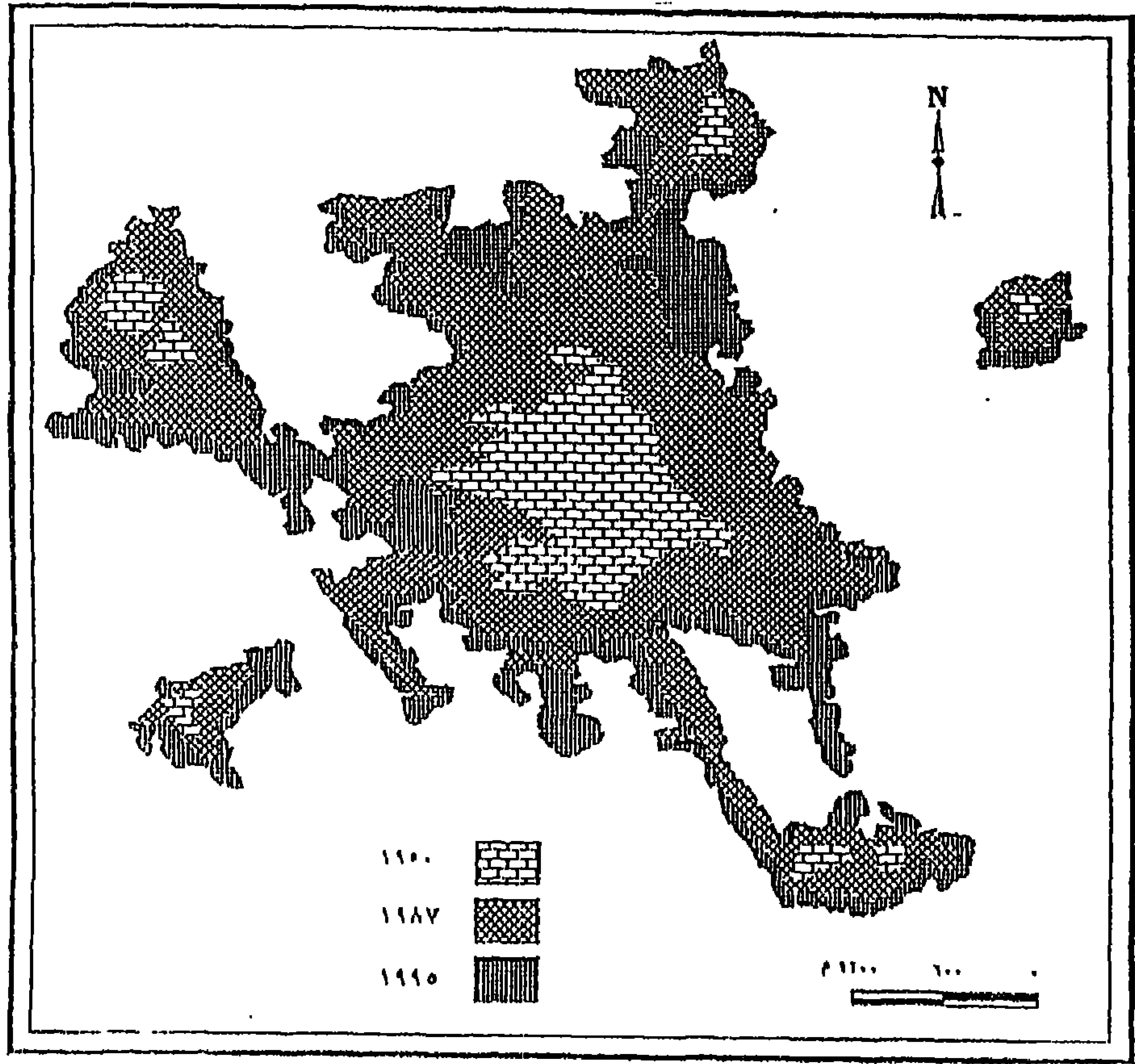
كما أدى توسع المدينة العمرانى ونموها الحضرى التراكمى إلى انضمام بعض القرى المجاورة لها والتى كانت بعيدة عنها ولكن ما تلبث أن تبيع أراضيها الزراعية بإغراء ارتفاع أسعارها من سكان المدينة ، وبالتدريج تغرقها مبانى المدينة فى خضمها بحيث لا يبقى من علامات وجودها إلا بعض مساكنها المتداعية أو مساجدها[٤٧] ، وهذه المنطقة الملتحمة تجمع بذلك بين مظاهر الريف والمدينة **Rural - Urban** ؛ ولذا تعرف بالمنطقة الانتقالية **Rurban Transition Zone** والتى تبدأ معها ظاهرة تريف المدينة **Ruralization** والتى غالباً ما تصاحبها المناطق المتخلفة ، فمع بداية الفترة ٦٠ – ١٩٧٦ تم ضم قريتى سيجر فى الجنوب وقحافة فى الشمال إلى شياخات مدينة طنطا وذلك ضمن التعديلات الإدارية لحدود المدينة عام ١٩٦٠ ، بينما ظل الامتداد العمرانى تجاه الجنوب الشرقى محدوداً بسبب وجود المقابر ونقص الخدمات والمرافق ، إلا أن رخص أسعار الأراضى بها قد ساعد على انتشار بعض الصناعات فى هذا الاتجاه مثل صناعات الزيوت والصابون والغزل والنسيج وغيرها من الصناعات ومما لا شك فيه أن التصنيع لعب دوراً فى جذب المهاجرين من الريف

---

(٤٥) فتحى أبو عيانة : جغرافية العمران ، الإسكندرية ، ١٩٩٩ ، ص ١٦٨ .

(٤٦) فتحى أبو عيانة : مركز طنطا ، دراسة جغرافية ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الآداب جامعة الإسكندرية ، ١٩٦٧ ، ص ٢٥٦ .

(٤٧) عبد الفتاح وهيبة : فى جغرافية العمران ، الإسكندرية ، ١٩٩٥ ، ص ١٥ .



شكل رقم (٣) : تطور النمو العمرانى لمدينة طنطا للفترة ١٩٥٠ – ١٩٩٥

للعمل بأنشطته المختلفة فى المدينة[٤٨]. وقد أقام العمال مساكنهم بجوار تلك المصانع وشغلت بذلك مساحات تمثل مناطق التوسع العمرانى فى هذا الاتجاه الجنوبى الشرقى للمدينة . كما يرى البعض أن هناك بعض الحرف والصناعات اليدوية التى تنتشر فى أحياء غير مخططة (النمو التراكمى) ومزدحمة بالسكان أو أحياء قديمة ومتهالكة وكلاهما تزداد معه فرص وجود المناطق المختلفة[٤٩]، وهذا ما تحقق بالفعل فى مناطق توسع المدينة تجاه الجنوب الشرقى . وقد تضافرت الزيادة الطبيعية للسكان مع الهجرة الريفية ، وكذلك الهجرة الوافدة من سكان منطقة القناة عقب حرب ١٩٦٧ ، والتى استقرت بمنطقة القرشى على وجه الخصوص فى زيادة النمو العمرانى والسكانى خلال هذه الفترة بمدينة طنطا ، حتى بلغت مساحتها ٢٠١٤ فدان (٨,٤٦كم٢) تقريباً عام ١٩٧٦ ، أى نسبة زيادة سنوية مقدارها ٢,٧٩ ٪ مقابل زيادة سكانية سنوية مقدارها ٣,٣٦ ٪ وهى تمثل أعلى نسبة زيادة سكانية شهدتها مدينة طنطا خلال فترة الدراسة أى الخمسين عامًا تقريبًا ، وتلك الزيادة نتج عنها ازدحام السكان وارتفاع كثافتهم ما ساعد على ظهور المناطق المختلفة[٥٠].

- ازداد التوسع العمرانى لمدينة طنطا وبشكل ملحوظ لاضطراد الزيادة السكانية خلال الفترة ٧٦ – ١٩٨٦ ، والتى بلغت ١,٨٨ ٪ سنوياً ، بجانب ارتفاع مستوى المعيشية وظهور تأثير الهجرة العائدة من دول الخليج فى استثمار عائداتها فى التوسع العمرانى والذى شجع بدوره على البناء خارج المدينة القديمة والمزدحمة بالسكان[٥١] والتى أخذت تعانى من اختلاط استخدامات الأرض بسبب التكدس العمرانى فيها ؛ ولذا حقق التوسع العمرانى زيادة بلغت مساحتها نحو ٦,٦٧كم٢ عن الفترة السابقة أى بنسبة زيادة سنوية مقدارها ٧,٨٨ ٪ ، هى تشكل أعلى نسبة زيادة للنمو العمرانى فى مدينة طنطا خلال فترة الخمسين عاماً تقريباً ، كما غلب على التوسع العمرانى خلال هذه الفترة انتشاره فى جميع الاتجاهات ، مما أعطى المدينة شكلها شبه الدائرى مع بعض الميل للتوسع تجاه قرية سبرباى فى اتجاه الشمال الشرقى ، كذلك تجاه قرية محلة مرحوم فى اتجاه الشمال الغربى بالإضافة إلى اتجاه الجنوب الشرقى حيث قرية ميت حبيش .

---

(٤٨) جيرالد بيريز : مجتمع المدينة فى البلاد النامية ، دراسة فى علم الاجتماعى الحضرى ، ترجمة محمد الجوهرى ، القاهرة ، ١٩٨٩ ، ص ٩٣ .

(٤٩) مصطفى الخشاب : الاجتماع الحضرى ، القاهرة ، ١٩٧٦ ، ص ٢٤٣ .

(٥٠) Abu - Lughod, J. Third world urbanization, N. Y., 1977, p. 76.

(٥١) سامى إبراهيم محمد : النقل الداخلى فى مدينة طنطا ومشكلاته الرئيسية ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الآداب جامعة طنطا ، ١٩٩٢ ، ص ٢٨ .

● شهدت الفترة الأخيرة ما بين ٨٦ – ١٩٩٦ نمواً عمرانياً متزايداً فى معظم الاتجاهات وعلى حساب الأراضى الزراعية الخصبة ؛ حيث عبر العمـــران كردون المـــدينة والتحم بالجيوب القروية فى سبرباى بالشمال الشرقى ومحلة مرحوم بالشمال الغربى وميت حبيش فى الجنـوب الشرقى . كما اتجه التوسع العمرانى لشغل الفراغات الموجودة داخل كردون المدينة أيضًا . وقد شهدت هذه القرى بعد التحامها بالمدينة بدورها توسعات عمرانية تحت ضغط زحف سكان المدينة نحوها وانتقال العديد من وظائف ومنشآت المدينة إليها ، فعلى سبيل المثال نجد أراضى الأوقاف فى سبرباى والتى كانت تبلغ مساحتها نحو ١٨٥ فداناً قد استقطع منها نحو ١٠٠ فدان عام ١٩٧٥ لبناء كليات جامعة الأزهر وبعض كليات جامعة طنطا والمدينة الجامعية ومبنى الإذاعة وغيرها ، ومع هذه الاستخدامات والأنشطة تحورت وظائف القرية التقليدية إلى الوظائف الحضرية من نقل وتجارة وخدمات وغيرها دون أن تكون مؤهلة لهذه التغيرات مما أسهم فى ظهور العشـوائيات . وهذا ما شهدته أيضاً قريتا محلة مرحوم وميت حبيش . ومن مثالب هذا التوسع العمرانى العشوائى أنه كان على حساب الأراضى الزراعية الخصبة ، ولأن القطاع الخاص يملك معظم الأراضى الزراعية مما تعذر معه قيام الحكومة بدورها فى التحكم بانتشار التجمعات السكنية العشوائية على الأراضى الزراعية . كما أن المدينة تعانى من عدم وجود ظهير صحراوى فى نطاقها الجغرافى يساعد على توسعها وامتدادها العمرانى تجاهه فضلاً عن نقص الأراضى الفضاء التى تقع داخلها مما ترتب عليه ارتفاع نسبة التعديات على الأراضى الزراعية ، إذ بلغ عدد محاضر التعديات نحو ٢٣١٥ محضراً تقدر إجمالى مساحتها من الأراضى المهدرة بنحو ١٨٦ فدان عام ١٩٩٥ وهى تمثل خسارة اقتصادية يصعب تعويضها . وقد بلغت مساحة مدينة طنطا عام ١٩٩٦ نحو ٥٥٧٠ فداناً (٢٣,٤كم٢) وحققت بذلك زيادة فى مساحتها العمرانية بلغت ٨,٢٧كم٢ وتشكل نسبة زيادة سنوية مقدارها ٥,٤٨ ٪ تقريباً .

(٣)

سكان مدينة طنطا

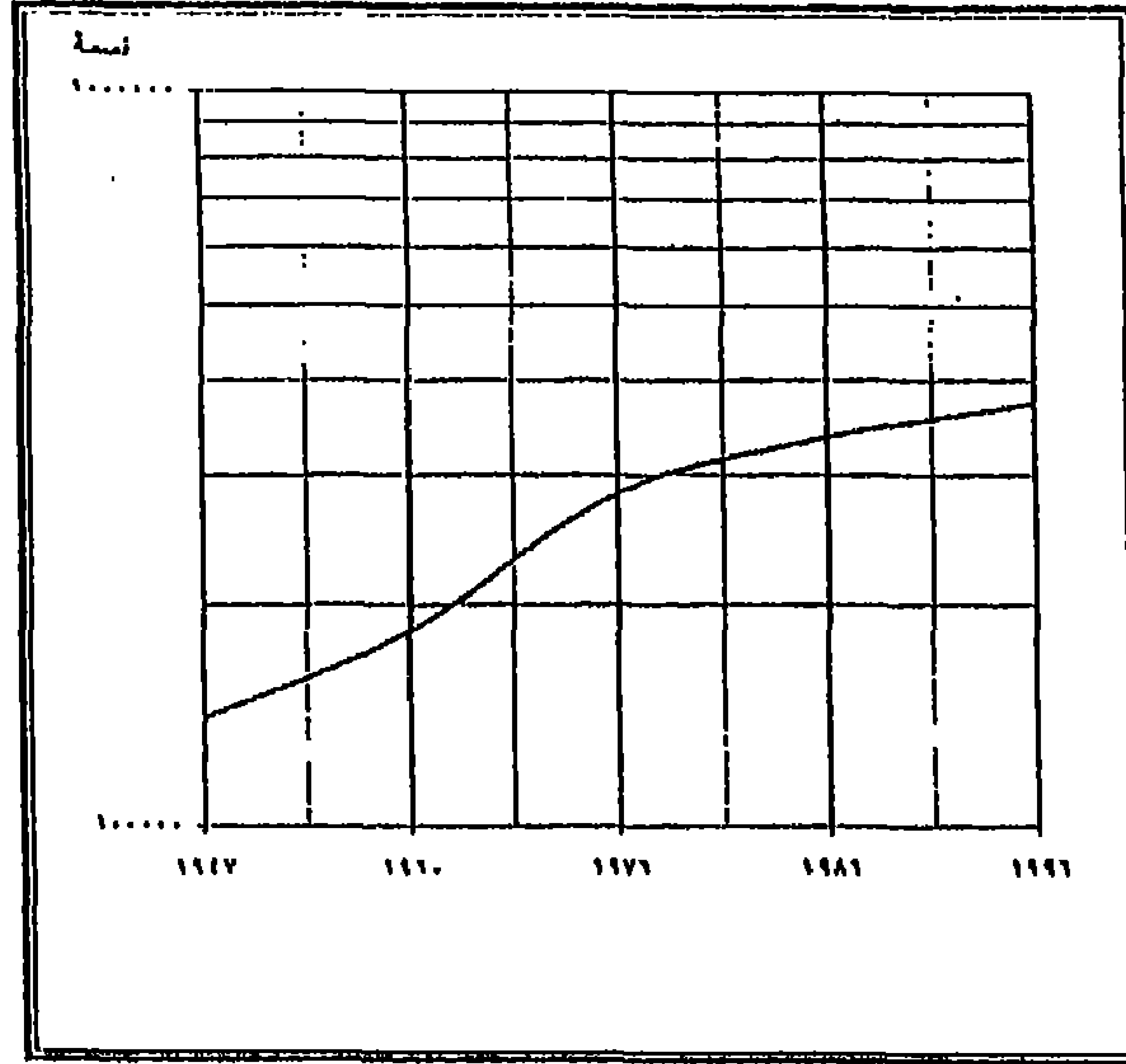
٣-١ النمو السكانى :

يتضح من الجدول رقم (٣ – ١) والشكل رقم (٤) أن عدد سكان مدينة طنطا فى تزايد مستمر؛ حيث كان ١٣٩٩٢٦ نسمة عام ١٩٤٧ ثم أصبح نحو ٣٧٢٨٩٣ نسمة عام ١٩٩٦ ، أى تزايد السكان بما يزيد على مرتين ونصف عددهم (٢,٦٦ مرة) خلال هذه الفترة التى تقدر بنحو خمسين عامًا ، ونسبة زيادة سنوية قدرها ٣,٤ ٪ تقريبًا . غير أن هذه الزيادة السكانية لم تتم بسرعة واحدة ولكنها اختلفت من فترة إلى أخرى ، فبينما كانت ٢,٤٤ ٪ خلال الفترة ٤٧ – ١٩٦٠ نجدها تحقق أعلى نسبة زيادة خلال الفترة ٦٠ – ١٩٧٦ والتى بلغت ٣,٣٦ ٪ ؛ وذلك بسبب ارتفاع معدلات المواليد والزيادة الطبيعية ، وأيضاً ما نتج عن ضم مناطق ريفية كانت تحيط بالمدينة ، وهى قحافة فى شمال المدينة وسيجر فى جنوبها خلال هذه الفترة ، ثم أخذت الزيادة السكانية بعد ذلك فى الانخفاض خلال الفترتين التاليتين ٧٦ – ١٩٨٦ ، ٨٦ – ١٩٩٦ ؛ إذ لم تتجاوز ١,٨٨ ٪ ، ١,٠٨ ٪ على التوالى بسبب السياسات السكانية التى شهدها المجتمع خلال تلك الفترة .

جدول رقم (٣ – ١)

تطور الحجم السكانى ومعدلات النمو والزيادة الكلية والسنوية فى مدينة طنطا خلال الفترة من ٤٧ – ١٩٩٦

السنة	عدد السكان	مقدار الزيادة	مقدار الزيادة الكلية ٪	نسبة الزيادة السنوية ٪	معدل النمو السنوى ٪
١٩٤٧	١٣٩٩٢٦	–	–	–	–
١٩٦٠	١٨٤٢٩٩	٤٤٣٧٣	٣٣,٧١	٢,٤٤	٢,١٢
١٩٧٦	٢٨٣٢٤٠	٩٨٩٤١	٥٣,٦٩	٣,٣٦	٢,٠٨
١٩٨٦	٣٣٦٥١٧	٥٣٢٧٧	١٨,٨١	١,٨٨	١,٧٢
١٩٩٦	٣٧٢٨٩٣	٣٦٣٧٦	١,٨١	١,٠٨	١,٠٣



شكل رقم (٤) : تطور حجم سكان مدينة طنطا خلال الفترة ٤٧ – ١٩٩٦

– وقد جاءت معدلات النمو السنوى لسكان مدينة طنطا لتؤكد هذا الاتجاه وتتفق معه إلى حد كبير ؛ حيث بلغت ٢,١٢ ٪ فى الفترة ٤٧ – ١٩٦٠ ، ثم أخذت فى التناقص خلال الفترات الثلاث التالية ، وحيث سجلت ٢,٠٨ ٪ ، ١,٧٢ ٪ ، ١,٠٣ ٪ على الترتيب ؛ وذلك راجع – بلا شك – إلى تشبع المدينة بالسكان وانخفاض معدلات المواليد والزيادة الطبيعية مع تراجع دور الهجرة . وتشير معدلات النمو السكانى فى مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٦ إلى انتقالها منذ منتصف السبعينيات من مرحلة التزايد السكانى المبكر Early Expanding Stage أو المرحلة الديموغرافية الشابة التى تتميز بالنمو المتزايد والسريع للسكان الناتج عن انخفاض معدل الوفيات مع استمرار معدل المواليد مرتفعاً ومن ثم تتسع الهوة بين المواليد والوفيات وترتفع نسبة الزيادة الطبيعية للسكان إلى مرحلة التزايد السكانى المتأخر Late Expanding Stage والتى تتسم بنمو سكانى أقل من مستواه فى المرحلة السابقة .

ومن خلال بيانات الجدول رقم (٣ – ٢) الذى يوضح مكونات النمو السكانى فى مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٦ نجد أن الزيادة الطبيعية هى المصدر الرئيسى لنمو السكان حتى أن دور

الهجرة يكاد ينعدم فى الفـترة ٦٠ - ١٩٧٦ ، بل تتجـــه إلى النقصان خـلال الفـــترتين التاليتين ٦٠ - ١٩٨٦ ، ٨٦ - ١٩٩٦ . فقد أسهمت الزيادة الطبيعية فى النمو السكانى بنسبة ٩٧ ٪ فى الفترة ٦٠ - ١٩٧٦ ، ثم ارتفعت هذه النسبة إلى ١٢٢ ٪ فى الفترة ٧٦ - ١٩٨٦ ، واستمرت فى ارتفاعها حتى بلغت ١٣١ ٪ فى الفترة ٨٦ - ١٩٩٦ وذلك رغم انخفاض معدل الزيادة الطبيعية من ٢,٢ ٪ فى الفترة الأولى و ٢ ٪ فى الفترة الثانية ، وأخيراً ١,٨ ٪ فى الفترة ٨٦ - ١٩٩٦ . وكذلك انخفاض معدل النمو السنوى لسكان مدينة طنطا من ٢,١٨ ٪ إلى ١,٧٢ ٪ ثم ١,٠٣ ٪ خلال الفترات الثلاث على الترتيب . وتفسير ذلك أن صافى الهجرة كان موجباً فى الفترة الأولى ؛ حيث كسبت المدينة ٢٥٧٧ نسمة بين تعدادى ٦٠ - ١٩٧٦ بسبب تأثر المدينة بتيار الهجرة الريفية الوافدة إليها . أما فى الفترة الثانية فكانت الهجرة النازحة من المدينة أكبر من الهجرة الوافدة إليها ؛ ولذا خسرت المدينة ١١٨٧٦ نسمة بين تعدادى ٧٦ - ١٩٨٦ ، وكذلك خسرت المدينة ١١٢٧٣ نسمة بين تعدادى ٨٦ - ١٩٩٦ ، وربما يعود ذلك إلى سفر أعداد من سكانها للعمل خارج البلاد . وهذا يعنى أن المدينة بلغت درجة التشبع السكانى **Overpopulation** وأصبحت غير قادرة على استيعاب الزيادة الطبيعية لسكانها والتى تتسبب مع الهجـرة فى تكدس السكان بالمناطق المختلفة ووجـود فائض فى الأيدى العاملة وبالتالى ظهور البطالة ، فضلاً عن دورها فى النمو الحضرى غير المتوازن وما له من آثار اقتصادية واجتماعية ضـارة .

جدول رقم (٣ - ٣)
مكونات النمو السكانى فى مدينة طنطا
خلال الفترة ٦٠ - ١٩٩٦

السنة	عدد السكان	مقدار الزيادة	الزيادة الطبيعية عدد	الزيادة الطبيعية ٪	الهجرة عدد	معدل النمو السنوى ٪	٪	معدل الزيادة الطبيعية ٪	معدل صافى الهجرة ٪
١٩٦٠	١٩٩٦٩٧	-	-	-	-	-	-	-	-
١٩٧٦	٢٨٣٢٤٠	٨٣٥٤٣	٨٠٩٦٦	٩٦,٩	٢٥٧٧	٣,١	٢,١٨	٢,١٢	٠,٠٦+
١٩٨٦	٣٣٦٥١٧	٥٣٢٧٧	٦٥١٥٣	١٢٢,٠	١١٨٧٦-	٢٢-	١,٧٢	٢,٠٧	٠,٣٥-
١٩٩٦	٣٨٢٨٩٣	٤٦٣٧٦	٤٧٦٤٩	١٣١,٠	١١٢٧٣-	٣١-	١,٠٣	١,٨٠	٠,٧٧-

٣ - ٢ - توزيع السكان وكثافتهم :

توزيع السكان وكثافتهم فى إقليم ما هو دالة لعوامل متشابكة تتداخل مع بعضها فى تحديد تركز السكان أو تشتتهم ، وهى لذلك فى تغير دائم استجابة للتأثيرات البشرية المختلفة .

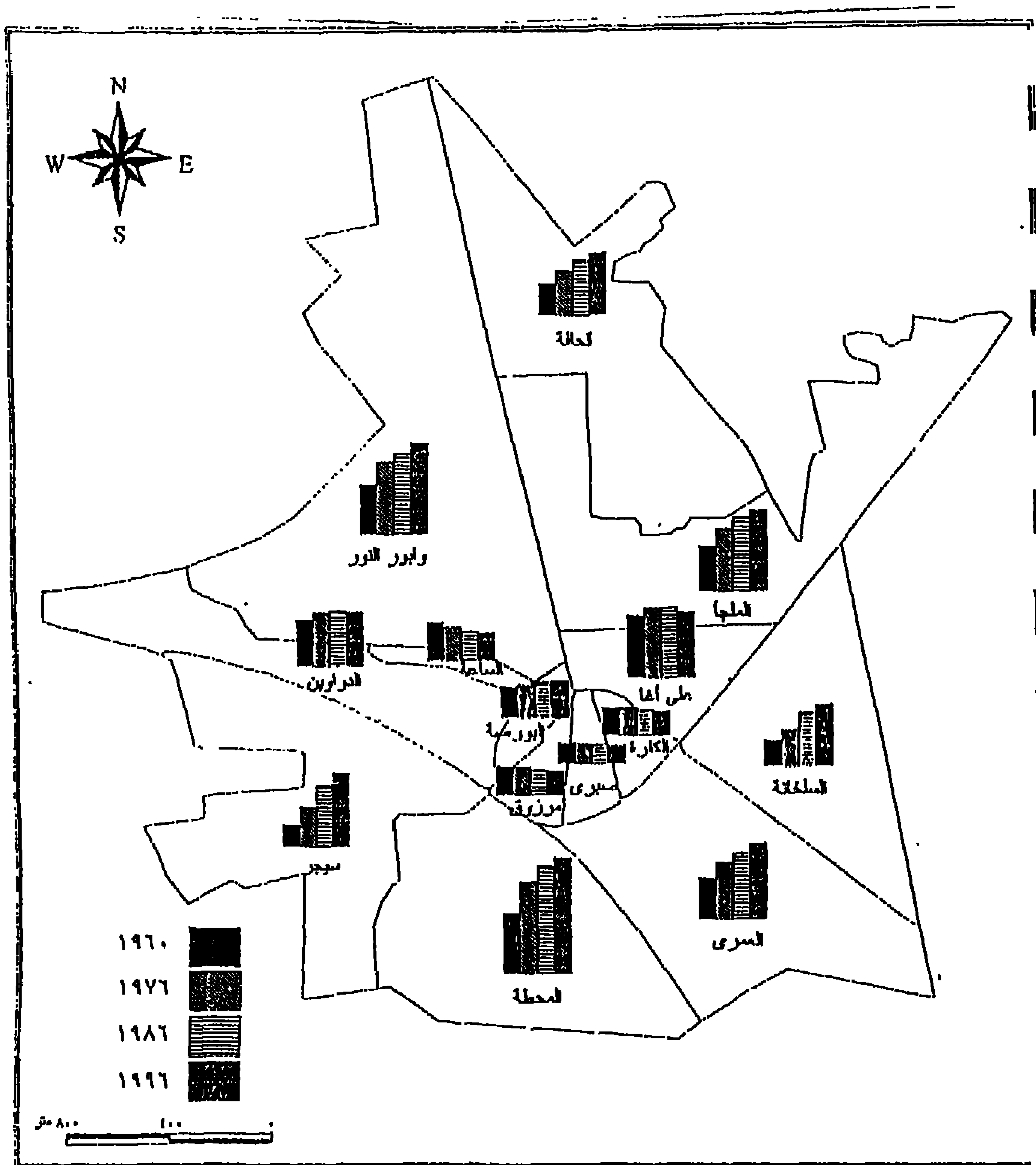
وعند دراسة توزيع السكان فى شياخات مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٦ والمبينة بالجدول رقم (٣ – ٤) والشكل رقم (٣ – ٣) نلاحظ :

١ – يزيد عدد سكان حى أول قليلاً عن مثيله فى حى ثانى طوال فترة الدراسة ، فعلى سبيل المثال نجد الأول يضم ٥١,٩٤٪ من سكان المدينة عام ١٩٩٦ بينما يضم الثانى ٤٨,٠٦ ٪

٢ – تتسم الشياخات التى تقع فى قلب المدينة بصغر حجمها السكانى وهى شياخات : البورصة ، مرزوق ، الساعة ، الكفرة ، صبرى ، كما لم يتجاوز مجموع عدد سكانها نحو ٣٨٨٩٧ نسمة يمثلون ١٠,٤٤ ٪ من سكان المدينة عام ١٩٩٦ ، وكذلك يتراوح حجم سكان كل منها ما بين ٦ – ١٥ ألف نسمة وبنسب تتراوح ما بين ٠,٨ ٪ – ٤ ٪ من جملة سكان المدينة .

٣ – ظلت شياخة صبرى تحتل المرتبة الأخيرة من حيث الحجم السكانى طوال فترة الدراسة بسبب تغلب عوامل الطرد السكانى فيها .

٤ – شهد التوزيع الحجمى للسكان بشياخات مدينة طنطا تغيراً خلال فترة الدراسة ؛ حيث يلاحظ من بيانات تعداد ١٩٦٠ على سبيل المثال أن شياخة على أغا بحى ثان ، وهى من شياخات المدينة العمرانية القديمة جاءت فى المرتبة الأولى من حيث حجم السكان وبنسبة ١٤,٢٢ ٪ من مجموع سكان مدينة طنطا ، بينما تأتى شياخة المحطة بحى أول ، وهى من شياخات المدينة العمرانية الحديثة ، فى المرتبة الثانية وبنسبة ١٣,٦٥ ٪ من حجم سكان المدينة . ولكن سرعان ما أخذت تتغير صورة هذا التوزيع الحجمى للسكان بتعداد ١٩٧٦ ؛ حيث تراجعت شياخة على أغا إلى المرتبة الثالثة وبنسبة ١١,٧٢ ٪ من مجموع سكان المدينة ، بل واستمر تراجعها خلال فترات التعدادات التالية حتى جاءت فى المرتبة السادسة بتعداد ١٩٩٦ وبنسبة لا تتجاوز ٨,١ ٪ من مجموع سكان المدينة ؛ وذلك راجع إلى كونها أصبحت تمثل منطقة تشبع سكانى وذات كثافة سكانية وسكنية مرتفعة لضيق مساحتها وعدم قدرتها على استيعاب سكان جدد مع تدهور وتهالك مساكنها لقدمها فأصبحت منطقة طرد سكانى بالإضافة إلى تزايد ضغط ومنافسة الاستخدام التجارى للوظيفة السكنية بحكم موقعها بقلب المدينة التجارى . وهذا الأمر ينطبق على الشياخات القديمة المماثلة ويفسر استمرار تناقص نصيبها من حجم سكان المدينة خلال فترة الدراسة والتى منها شياخات : البورصة ، الدواوين ، مرزوق ، الساعة فى حى أول وكذلك شياخات : الكفرة ، صبرى ، على أغا فى حى ثان .



شكل رقم (٥) : توزيع سكان شياخات مدينة طنطا خلال الفترة ١٩٦٠ – ١٩٩٦

جدول رقم (٣ - ٤) توزيع السكان فى شياخات مدينة طنطا خلال الفترة ١٩٦٠ - ١٩٩٦

الشياخة	١٩٦٠			١٩٧٦			١٩٨٦			١٩٩٦		
	عدد السكان	%	الترتيب	عدد السكان	%	الترتيب	عدد السكان	%	الترتيب	عدد السكان	%	الترتيب
البورصة	١٠٩٤٣	٥,٤٨	٨	١٢٤٣٨	٤,٣٩	١٠	١٣٤٦٥	٣,٩٩	٠	١٥١٠٠	٤,٠٥	١٠
الدواوين	١٩٣٧٢	٩,٧	٤	٢٣٨٣٩	٨,٤٢	٦	٢٤٨٢٢	٧,٣٨	٧	٢٣٩٨٢	٦,٤٣	٩
سيجر	٥٣٨٩	٢,٧	١٣	١٥٦٦٣	٥,٥٣	٨	٢٨٤١٧	٨,٤٤	٦	٣٥٤٤٠	٩,٥	٥
المحطة	٢٧٢٥٩	١٣,٦٥	٢	٤٥٤٧٧	١٦,٠٦	١	٥٤٧٩٧	١٦,٢٨	١	٥٩٨٨٨	١٦٠٠٩	١
مرزوق	٧٨٨٩	٤,٤	١٠	٨٤١٢	٢,٩٧	١٣	٦٥٥٤	١,٩٥	١٣	٦٠٧٠	١,٦٣	١٤
الساعة	١٤٥٠٢	٧,٢٦	٧	١١٦١٩	٤,١٠	١١	٨٨٩٩	٢,٦٤	١١	٨١٤٢	٢,١٨	١٢
وابور النور	٢٠٣٠٦	١٠,١٧	٣	٣٣٩٧٧	١١,٩٩	٢	٣٨٣٤٨	١١,٤	٢	٤٥٠٤٥	١٢,٠٨	٢
حى أول	١٠٦٥٦٠	٥٣,٣٦	—	١٥١٤٢٥	٥٣,٤٦	—	١٧٥٢٧٢	٥٢,٠٨	—	١٩٣٦٦٧	٥١,٩٤	—
السلخانة	٧٧٦٦	٣,٨٩	١٢	١٤٠١٤	٤,٩٥	٩	٢٤٣٩٤	٧,٢٥	٨	٢٩٣٧٨	٨٨,٧	٧
العمرى	١٦١٥٩	٨,١	٦	٢٥٢٨٨	٨,٩٣	٥	٣٠٨٥١	٩,١٧	٥	٣٦٧٣٢	٩,٨٥	٤
الكفورة	٨٩٨٩	٤,٣٥	١١	٨٧٩٦	٣,١١	١٢	٧٧١٢	٢,٢٩	١٢	٦٦١٤	١,٧٨	١٣
الملجأ	١٧٤٤٥	٨,٧٣	٥	٢٧٤١٣	٩,٦٨	٤	٣٤١٤٤	١٠,١٥	٣	٣٧٦٦٩	١٠,١٠	٣
صبرى	٤٦٧١	٢,٣٤	١٤	٤٠٥٩	١,٤٣	١٤	٣٥٠٥	١,٠٤	١٥	٢٩٧١	٠,٨٠	١٥
على أغا	٢٨٤٠١	١٤,٢٢	١	٣٣٢٠٧	١١,٧٢	٣	٣٢٨٤٢	٩,٧٦	٤	٣٠٠٣٨	٨,٠٦	٦
قحافة	١٠٠٠٩	٥,٠١	٩	١٧٢٤٣	٦,٠٩	٧	٢٣٣٦٣	٦,٩٤	٩	٢٧٦٢٠	٧,٤١	٨
خارج الكردون	—	—	—	١٧٩٥	٠,٦٣	١٥	٤٤٣٤	١,٣٢	١٤	٨٢٠٤	٢,٢	١١
حى ثان	٩٣١٣٧	٤٦,٦٤	—	١٣١٨١٥	٤٦,٥٤	—	١٦١٢٤٥	٤٧,٩٢	—	١٧٩٢٢٦	٤٨,٠٦	—
جملة المدينة	١٩٩٦٩٧	١٠٠	—	٢٨٣٢٤٠	١٠٠	—	٣٣٦٥١٧	١٠٠	—	٣٧٢٨٩٣	١٠٠	—

٣-٣ - كثافة السكان :

أثر تفاوت الحجم السكانى بين شياخات المدينة وكذا تباين معدلات نموهم والتى سبق الإشارة إليها فى اختلاف كثافتهم السكانية خلال فترة الدراسة . كما أسهم تنوع التركيب الوظيفى واستخدامات الأرض أيضاً فى تغير الكثافات السكانية ، فقلة السكان فى شياخات قلب المدينة – على سبيل المثال – ترجع إلى غلبة الاستخدام التجارى للمبانى عن الاستخدام السكنى ، فضلاً على أنه يمثل النمط العمرانى القديم الطارد للسكان . وكان لتفاوت مساحة الشياخات . وخاصة فيما بين قلب المدينة الذى يضم شياخات ذات مساحات صغيرة والأطراف التى تضم شياخات كبيرة المساحة أثره الواضح فى تفاوت الكثافة السكانية بها . وكذلك كان للطرق البرية الرئيسية التى تشع من المدينة فى جميع الاتجاهات وكذا خطوط السكك الحديدية أثر فى امتداد العمران وتوزيع السكان على امتداد محاورها واختلاف كثافتهم السكانية .

ويوضح الجدول رقم (٥ – ٣) تطور الكثافة السكانية فى شياخات مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٦ والتى أمكن من خلالهما تميز فئتين للكثافة بالمدينة هما :

(أ) شياخات ذات كثافة سكانية مرتفعة (أعلى من متوسط عام كثافة المدينة) :

وتضم شياخات وسط المدينة قديمة العمران صغيرة المساحة وهى : البورصة ، مرزوق ، الساعة ، الكفرة ، صبرى ، الدواوين ، أغا ، وذلك باستثناء شياخة الساعة التى تراجعت كثافتها السكانية منذ تعداد ١٩٨٦ ، وكذلك شياخة صبرى بتعداد ١٩٩٦ . وهذه الكثافة المرتفعة تشكل أحد عوامل تدهور أحوال هذه المناطق مع قدمها وتهالك مبانيها وجميعها تهيئ الظروف لظهور المناطق المتخلفة بها .

(ب) شياخات ذات كثافة سكانية منخفضة (أقل من متوسط عام كثافة المدينة) :

وتضم شياخات أطراف المدينة حديثة العمران والتى تتسم باتساع مساحاتها كما يرجع ارتباط هذه النسب المنخفضة فيها بحركة سكان هذه الشياخات التى تشمل : سيجر ، المحطة ، وابور النور ، السلخانة ، العمرى ، الملجأ ، قحافة ، وذلك باستثناء شياخة السلخانة التى ارتفعت كثافتها السكانية بتعداد ١٩٩٦ لتزايد حجمها السكانى كما سبق الإشارة .

جدول رقم (٣ – ٥)

تطور كثافة السكان فى شياخات مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٦

الشياخة	المساحة ١٩٨٦ بالفدان	١٩٦٠		١٩٩٦	
		نسمة / فدان	الترتيب	نسمة / فدان	الترتيب
البورصة	٤٠	٢٧٤	١	٣٧٨	١
الدواوين	١٠٠	١٩٤	٤	٢٤٠	٢
سيجر	٣٨٧	١٤	١٤	٩٢	٨
المحطة	٥٩٨	٤٦	٨	١٠٠	٧
مرزوق	٣٦	٢٤٤	٢	١٦٩	٤
الساعة	١٠٥	١٣٨	٦	٧٨	١٣
وابور النور	٥٧٨	٣٥	١٠	٧٨	١٢
حى أول	١٨٤٤	٥٨	–	١٠٥	–
السلخانة	٢٧٣	٢٨	١٢	١٠٨	٦
العمرى	٤٩١	٣٣	١١	٧٥	١٤
الكفرة	٤٥	١٩٣	٥	١٤٧	٥
الملجأ	٤١٤	٤٢	٩	٩١	٩
صبرى	٣٧	١٢٦	٧	٨٠	١٠
على أغا	١٤٤	١٩٧	٣	٢٠٩	٣
قحافة	٣٥٣	٢٨	١٢	٧٨	١١
حى ثان	١٧٥٧	٥٣	–	٩٧	–
جملة المدينة	٣٦٠١	٥٦	–	١٠١	–

٣ - ٤ - تركيب السكان :

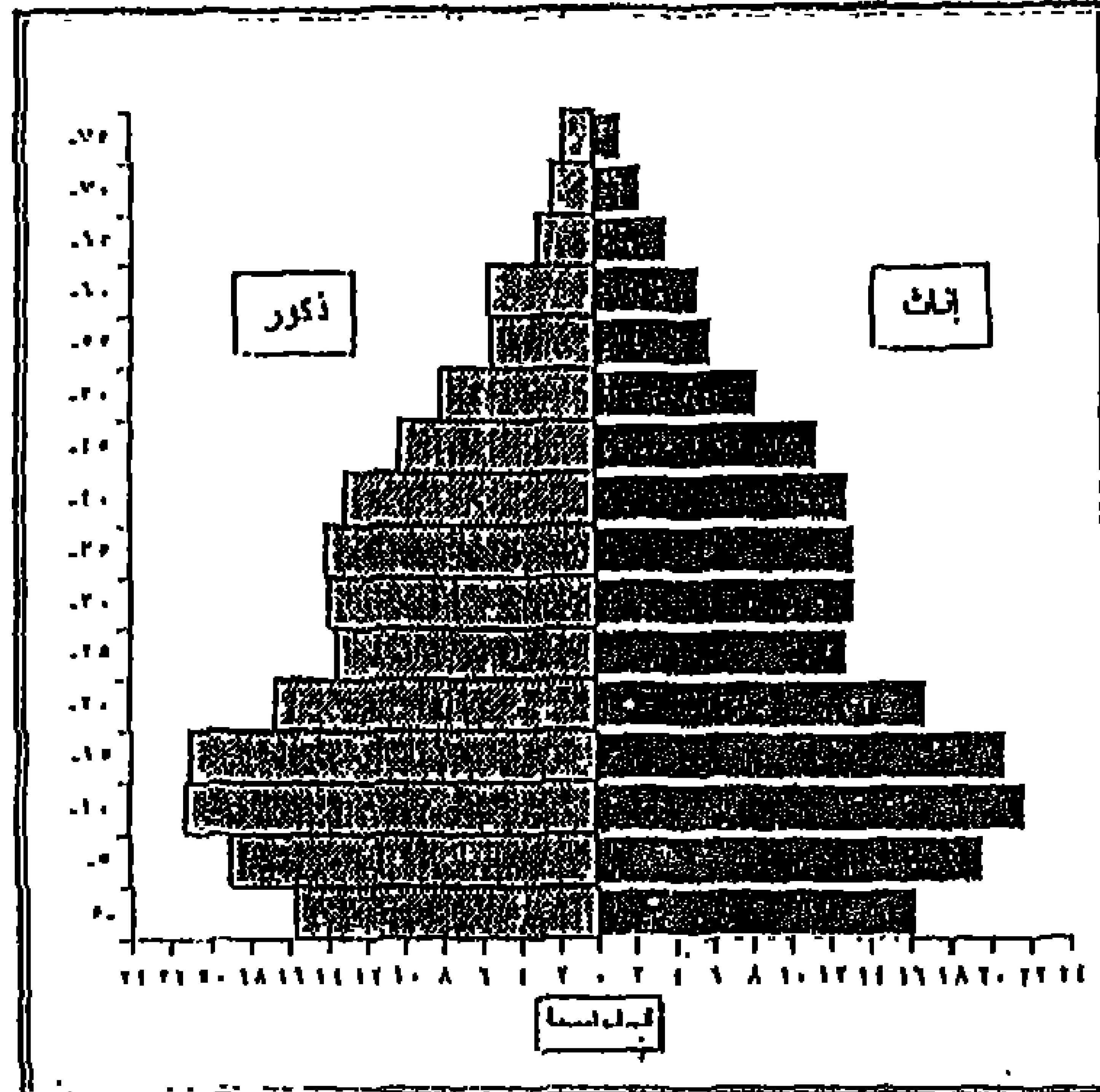
توضح دراسة تركيب السكان خصائصهم الديموغرافية التى هى ضرورة فى تفسير العديد من الظاهرات السكانية ولا سيما الخصوبة والوفيات والبطالة والإعالة وغيرها .

التركيب العمرى النوعى :

يوضح الجـدول رقم (٧ – ٣) التـركـيب العمـرى النوعى للسكان بمدينة طنطا عـام ١٩٩٦ ، ومنـه يتـبين أن أعداد الذكور بالمدينة بلغت نحو ١٨٨٥٩٥ مقـابل نحـو ١٨٤٢٩٨ أنثى وعليـه فقد بلغت نسبة النوع نحو ١٠٢,٣ ذكر / ١٠٠ أنثى .

كما ترتفع نسبة صغار السن (أقل من ١٥ ٪) لأكـثـر من ٣٠٪ من مجمـوع سكان المدينة ، بينما بلغت نسبة متوسطى العمر (١٥ – ٦٠) أكثر من ٦٠ ٪ فى حين تنخفض نسبة كبـار السن (أكثر من ٦٠ سنة) إلى نحـو ٧٪ من مجموع سكان المدينة ، وتشير بيانات الجدول إلى أن المجتمع السكانى بالمدينة يعيش مرحلة النضج ؛ حيث تتراوح نسبة السكان (أكثر من ٦٠ سنة) بين ٤ – ٧٪ من مجموع سكان المدينة ، كما يتضح أن مجتمع الذكور أكثر نضجاً من مثيله للإناث .

وبالنظر إلى الهرم السكانى لمدينة طنطا عام ١٩٩٦ (شكل رقم : ٣ – ٥) يلاحظ التشابه الكبير فى التركيب العمرى لكل من الذكور والإناث حيث لا توجد فوارق ملحوظة بين التركيب العمرى لكليهما ، ولكن تجدر الإشارة إلى انخفاض نسبة السكان فى الفئـة العمـرية (أقل من ٥ سنوات) والفئـة العمرية (٥ – ١٠ سنوات) عن مـثيلتـهـا للفئـة (١٠ – ١٥ سنة) مما يدل على انخفاض معدلات المواليد بمـدينة طنطـا خلال الفـترة (٨٦ / ١٩٩٦) عما كـانت عليه خلال الفـترة (٧٦ / ١٩٨٦) ، وبناء على ذلك يتوقع اتجاه المجتمع السكانى بالمدينة ليصبح أكثر نضجاً خلال السنوات القادمة .



شكل رقم (٦) : الهرم السكانى لمدينة طنطا عام ١٩٩٦

جدول رقم (٣ – ٧)

التركيب العمرى النوعى لسكان مدينة طنطا عام ١٩٩٦

فئات العمر	أعداد		٪	
	ذكور	إناث	ذكور	إناث
١ –	١٧٠٨	١٦٩٦	٠,٩١	٠,٩٢
١ –	١٤٦٥١	١٤٠٠٩	٧,٧٧	٧,٦
٥ –	١٩٧٦٦	١٨٩٨٣	١٠,٤٨	١٠,٣
١٠ –	٢١٩٤٠	٢١١٨٥	١١,٦٣	١١,٤٩
١٥ –	٢٠٨٣٦	٢١٠٣٤	١١,٠٥	١١,٤١
٢٠ –	١٧٠٢٦	١٦٦٤٧	٩,٠٣	٩,٠٣
٢٥ –	١٣٠٢٧	١٣٥١٥	٦,٩١	٧,٣٣
٣٠ –	١٣٤١٨	١٣٩٥٨	٧,١١	٧,٥٧
٣٥ –	١٣٤٣٧	١٤٠٤٩	٧,١٢	٧,٦٢
٤٠ –	١٣١٢٧	١٣٠١٦	٦,٩٦	٧,٠٦
٤٥ –	١١٦٣٠	١٠٢٠٥	٦,١٧	٥,٥٤
٥٠ –	٨٥٥٣	٨٠١٥	٤,٥٤	٤,٣٥
٥٥ –	٦١١٠	٥٤٧٤	٣,٢٤	٢,٩٧
٦٠ –	٥٤٩٩	٥٦٠٦	٢,٩٢	٣,٠٤
٦٥ –	٣٧٨٢	٣٠٤٥	٢,٠١	١,٦٥
٧٠ –	٢٤٤١	٢٢٧٥	١,٢٩	١,٢٣
٧٥	١٦٤٤	١٥٨٦	٠,٨٧	٠,٨٦
جملة	١٨٨٥٩٥	١٨٤٢٩٨	١٠٠	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، تعداد ١٩٩٦ ، جدول رقم ٢ ، والنسب من حساب الباحث .

٣ - ٥ - تركيب قوة العمل حسب أقسام النشاط الاقتصادى :

تتنوع الأنشطة الاقتصادية لسكان مدينة طنطا لتشمل كافة أقسام النشاط الاقتصادى ، وإن تفاوتت الأهمية النسبية للعاملين بكل نشاط من شياخة لأخرى تبعًا للظروف الاجتماعية والاقتصادية لكل منها كما يتبين من الجدول رقم (٣ – ٨) ؛ حيث يتضح أن نشاط الإدارة العامة والدفاع هو النشاط الرئيسى لسكان المدينة ؛ فقد لستأثر بنحو ١٧,٢٣ ٪ ، تلاه نشاط الصناعات التحويلية الذى بلغت نسبته نحو ١٦,٣٣ ٪ بينما انخفضت الأهمية النسبية لنشاط التعدين إلى أدنى مستوى لتبلغ نحو ٠,٤ ٪ من جملة العاملين بالمدينة .

جدول رقم (٣ – ٨) التوزيع الجغرافى لسكان شياخات مدينة طنطا حسب أقسام النشاط الاقتصادى عام ١٩٩٦

أقسام النشاط الاقتصادى	الشياخة															طنطا
	البورصة	الدواوين	سيجر	المحطة	مرزوق	الساعة	وابور النور	السلخانة	العمرى	الكفرة	الملجأ	صبرى	خارج	على أغا	قحافة	
الزراعة والرعى والصيد	٣,٣٧	٤,٢٧	٢٠,٣٩	١٧,٢٠	١,٠٣	١,٨٤	١٠,٣٧	٥,٢٥	٨,٩٤	١,٢٦	٧,١٤	٠,٦٧	٢,٢٩	٤,٤٠	١١,٥٩	١٠٠
التعدين والمناجم والمحاجر	٣,٦٨	٥,٦٣	٩,٣١	١٤,٢٩	٠,٤٣	١,٩٥	١٢,٥٥	٢,٨١	٢٤,٠٣	٠,٤٣	١٠,١٧	٠,٦٥	٢,٦٠	٤,٥٥	٦,٩٣	١٠٠
الصناعات التحويلية	٣,٠٥	٥,٣٦	١١,٨١	١٤,٨٩	١,٩٩	٢,١٠	٧,٦٨	١١,٢٧	١٣,٤٣	٢,٢٦	٦,٠٥	١,٢٧	١,٢٣	١٠,١٠	٧,٥١	١٠٠
الكهرباء والغاز والمياه	٤,٠٥	٧,٤٦	٧,٠٦	١٤,٦٨	١,٤٣	٢,٧٠	١٥,٧١	٥,٣٢	٧,٠٦	٠,٨٧	١٣,١٠	٠,٦٣	٤,٨٤	٦,٩٠	٨,١٧	١٠٠
التشييد والبناء	٣,٣٦	٣,٥٠	٩,١٤	١٦,٧٣	٠,٧٣	١,٥٩	٨,٥١	١١,٨٢	١٦,٥١	١,٠٤	٦,٢٩	٠,٣٩	١,٧١	٧,٨٠	١٠,٨٨	١٠٠
التجارة وإصلاح المركبات والسلع الشخصية والمنزلية	٤,٥١	٥,٣٦	٦,٥٨	١٤,٨٥	٢,٥٤	٢,١٧	٩,٦٤	٩,٩٤	١١,٤١	٣,٦٦	٩,٤٤	١,٤٦	١,٦٢	١٠,١٥	٦,٦٨	١٠٠
الفنادق والمطاعم	٦,٢٢	٤,١٧	١١,١٤	١٦,٤٩	١,٨٠	٣,٤٨	٧,٩٠	٩,٤٠	١٠,٣٣	٢,٦١	٥,٢٩	١,٢٤	١,٤٩	١١,٢٦	٧,١٦	١٠٠
النقل والتخزين والاتصالات	٣,٨٧	٥,٦١	١٠,٤٩	٢٧,٨٤	١,٥٨	١,٧٥	٧,٣٤	٨,٣٢	١٢,١١	١,٢٩	٥,٢٨	٠,٥٥	١,٣٥	٨,٢٢	٤,٤٠	١٠٠
الوساطة المالية والعقارات	٣,٥٠	٨,٥٩	٨,١٨	١٣,١٦	١,٤٧	٢,٤٤	١٥,٨٣	٥,٣٢	٦,٥٩	١,٥٦	١٥٧٥	١,٠٢	٢,٥٧	٧,٤٠	٦,٦٠	١٠٠
الإدارة العامة والدفاع	٣,٧٧	٨,٨٠	٨,١٣	١٧,٠٥	١,٣٢	٢,٥٨	١٥,١٠	٥,٤٣	٦,٢٣	١,٣٤	١٢,١٨	٠,٥٧	٣,١٠	٧,١٤	٧,٢٦	١٠٠
التعليم	٣,٤٧	٨,٤٥	٨,٠٥	١٤,٦٣	١,٠٧	٢,٢٨	١٧,٥٨	٤,٥٤	٦,١٦	١,٠٧	١٥,٨٣	٠,٥٦	٣,١٧	٦,٥٨	٦,٥٧	١٠٠
الصحة	٣,٠٧	٧,١٦	٧,٩٣	١٤,١٤	١,٠٤	٢,١٢	١٧,١٥	٥,٣٧	٦,٩١	١,١٤	١٤,٩٧	٠,٤٨	٣,٧٣	٦,٢٦	٨,٥٢	١٠٠
الخدمات والمنظمات والهيئات الدولية والسفارات الأجنبية	٣,١٥	٧,٥٠	٧,٦٦	١٤,٠٢	٠,٩٦	٢,٣٩	١٤,١٦	٦,٤٣	٨,٥٢	١,٩٥	١٥,١٨	١,٠٣	٢,١٢	٧,٣٥	٧,٥٢	١٠٠
غير مبين	٢,٢٥	٩,٤٩	٩,٥١	١١,٤٩	١,٧٢	٤,٧٦	١٠,٠٤	٧,٠٠	٧,١٣	١,٣٢	٨,٩٨	٠,٤٠	٣,٤٣	١٤,٩٣	٧,٧٩	١٠٠
الإجمالى	٣,٦٢	٦,٧٨	٨,٩٩	١٦,٠٦	١,٥٢	٢,٢٤	١٢,٤٨	٧,٥٨	٩,٥٧	١,٧٨	١٠,٨٣	٠,٨٥	٢,٣٣	٨,٠٩	٧,٢٩	١٠٠

هذا التنوع فى التركيب الاقتصادى لسكان المدينة امتد أثره إلى شياخاتها ؛ حيث جاء نشاط (الإدارة العامة والدفاع) على رأس الأنشطة الاقتصادية بشياخات (البورصة ، الدواوين ، المحطة ، الساعة ، الملجأ ، قحافة) ، بينما جاء نشاط الصناعات التحويلية فى المرتبة الأولى بشياخات (سيجر، العمرى ، الكفرة ، صبرى ، على أغا) ، وجاء نشاط التجارة فى المرتبة الأولى بشياختى (مرزوق ، السلخانة) ، بينما جاء نشاط التعليم فى المرتبة الأولى بشياختى (وابور النور ، خارج الكردون) .

أما المرتبة الأخيرة فقد كانت من نصيب نشاط التعدين الذى بلغت أهميته النسبية أدنى مستوى لها بجميع الشياخات – عدا شياخة العمرى – حيث جاء نشاط الكهرباء والغاز والمياه فى المرتبة الأخيرة .

٣-٦- تركيب قوة العمل حسب الحالة العملية :

تستأثر فئة «العاملون بأجر» بأعلى نسبة من العاملين بمدينة طنطا ؛ حيث بلغت نسبتهم نحو ٧٢,١ ٪ ، تلتها فئة العاملين لحسابهم وبلغت نسبتهم نحو ١٠,٨٨ ٪ ، ثم المتعطلون عن العمل وبلغت نسبتهم نحو ١٠,٧٦ ٪ ، وأصحاب الأعمال وبلغت نسبتهم نحو ٦,٢٥ ٪ ، بينما جاءت فئة العاملين لدى ذويهم بدون أجر فى المرتبة الأخيرة وبلغت نسبتهم نحو ٠,٠١ ٪ من جملة العاملين بالمدينة عام ١٩٩٦ .

٣-٧- تقدير عدد سكان مدينة طنطا حتى عام ٢٠٢٠ :

تم تقدير حجم سكان مدينة طنطا بناء على بيانات تعداد عام ١٩٨٦ – كسنة أساس – وحتى سنة ٢٠٢٠ ، وحتى يمكن اختبار احتمالات وفروض تقدير حجم السكان بنتائج تعداد ١٩٩٦ ، ومن ثم ترجيح أحد الاحتمالات على الأخرى . وفى إطار ذلك وضعت ثلاثة احتمالات مبنية على ثلاثة فروض جاءت على النحو التالى :

جدول رقم (٣ – ١١)

تقدير أعداد سكان مدينة طنطا (بالألف) حتى عام ٢٠٢٠[٥٢]

السـنـة	الاحتمال الأول	الاحتمال الثانى	الاحتمال الثالث
١٩٨٦	٣٣٦,٥	٣٣٦,٥	٣٣٦,٥
١٩٩٥	٤٠٢,٥	٣٩٣,٠	٣٧٩,٠
٢٠٠٠	٤٣٨,٨	٤٢٦,٥	٤٠٢,٠
٢٠٠٥	٤٧٨,٣	٤٦١,٧	٤٢٥,٠
٢٠١٠	٥٢١,٤	٤٩٨,٦	٤٤٨,٠
٢٠١٥	٥٦٨,٣	٥٣٧,١	٤٧١,٠
٢٠٢٠	٦١٩,٥	٥٧٧,٢	٤٩٣,٠

افترض الاحتمال الأول تزايد عدد سكان مدينة طنطا بمعدل ثابت للنمو مقداره ١,٧٤ ٪ سنوياً فى الفترة ١٩٩٥ – ٢٠٢٠ ، وهو نفس معدل نمو سكان المدينة فى الفترة ٧٦ / ١٩٨٦ ، ومن ثم قدر حجم سكانها بنحو ٤٠٢,٥ ألف نسمة عام ١٩٩٥ ونحو ٦١٩,٥ ألف نسمة عام ٢٠٢٠ .

بينما افترض الاحتمال الثانى تزايد عدد سكان المدينة بمعدل نمو سنوى ١,٧٤ ٪ حتى عام ١٩٩٥ ثم ينخفض بمقدار ٠,٠٥ كل خمس سنوات فى الفترة ١٩٩٥/ ٢٠٢٠ ، وبالتالى يتوقع أن يصل حجم سكان المدينة إلى ٣٩٣ ألف نسمة عام ١٩٩٥ ، ونحو ٥٧٧,٢ ألف نسمة عام ٢٠٢٠ .

وقام الاحتمال الثالث على أساس تقدير حجم سكان حضر المحافظة وإجمالى المحافظة حتى عام ٢٠٢٠ ، وبالتالى قدر حجم سكان مدينة طنطا بمعدل نمو ١,١ ٪ سنوياً فى الفترة ١٩٩٥ – ٢٠٢٠ بنحو ٣٧٩ ألف نسمة عام ١٩٩٥ ، ونحو ٤٩٣ ألف نسمة عام ٢٠٢٠ ، وهذا الاحتمال الثالث المرجح أقل من الاحتمالين الآخرين كما أنه الأقرب فى مؤشراته مع حجم سكان المدينة بتعداد ١٩٩٦ .

(٥٢) الهيئة العامة للتخطيط العمرانى ، المركز الإقليمى لتخطيط التنمية العمرانية لإقليم الدلتا ، مشروع المخطط العام لمدينة طنطا ، التقرير العام ، تقرير غير منشور وبدون تاريخ ، ص ٩ .

(٤)

استخدامات الأرض فى مدينة طنطا

تعد خريطة استخدامات الأرض فى المدن نتاج تفاعل العديد من العوامل الاقتصادية والاجتماعية والطبيعية وغيرها والتى تعطى المدينة تلك الأنماط والأنواع المختلفة من الاستخدامات السكنية والتجارية والصناعية .. وذلك وفقاً لقوى الجذب والطرد المركزية التى تحكم توزيع تلك الأنشطة فى المدينة وتساعد على فهم تركيبها الوظيفى(٥٣) .

ولقد أمكن من خلال بيانات الجدول والشكل رقم (٤ - ١) تصنيف استخدامات الأرض فى مدينة طنطا ومقارنتها وفقاً للمسوحات التى جرى تنفيذها فى عامى ١٩٨٦ ، ١٩٩٧(٥٤) والتى تشير إلى :

١ - ضمت استخدامات أرض المدينة ثمانية أنواع ، هى : السكنى والتجارى والصناعى والخدمات والحكومى والمناطق الخضراء والطرق والمرافق ، وهى تشغل مساحة قدرت بنحو ٢٨١٠ فدان عام ١٩٨٦ تشكل نحو ٧٨ ٪ من مساحة المدينة بينما باقى المساحة تشغلها الأراضى الزراعية داخل كردون المدينة ، ثم ازدادت مساحة تلك الاستخدامات إلى نحو ٣٠٣٠ فدان عام ١٩٩٧ تمثل ٥٤ ٪ من مساحة المدينة(٥٥)، أى بمعدل نمو سنوى لاستخدامات أرض مدينة طنطا قدره ٠,٨٣ ٪ خلال الفترة ما بين عام ٨٦ - ١٩٩٧ .

٢ - اتسم ترتيب الحيز المساحى الذى تشغله الأنواع المختلفة من استخدامات الأرض بمدينة طنطا بالثبات خلال الفترة بين عامى ٨٦ - ١٩٩٧؛ حيث جاء الاستخدام السكنى فى المرتبة الأولى ثم الطرق . فالاستخدام الصناعى يليه المرافق فالخدمات ثم الاستخدام الحكومى وبعدها التجارى وأخيراً المناطق الخضراء .

---

(٥٣) Fabos, J., G., Landuse planning form Global to local challange, N. Y., 1985, pp. 150 - 155.

(٥٤) أجرت هيئة التخطيط العمرانى مسحاً لاستخدامات الأرض فى مدينة طنطا عام ١٩٨٦ بهدف تحديد ملامح نطاقها العمرانى ، وقد أهتم المسح بالمنطقة المركزية .C.B.D والمناطق القديمة المتدهورة بقلب المدينة وتجاهل مناطق التوسع العمرانى بأطراف المدينة ؛ ولذا كانت مؤشرات هذا المسح بعيدة عن الواقع ، وكانت بيانات المخطط العام لسنة ١٩٩٧ هى الأقرب إلى الصحة .

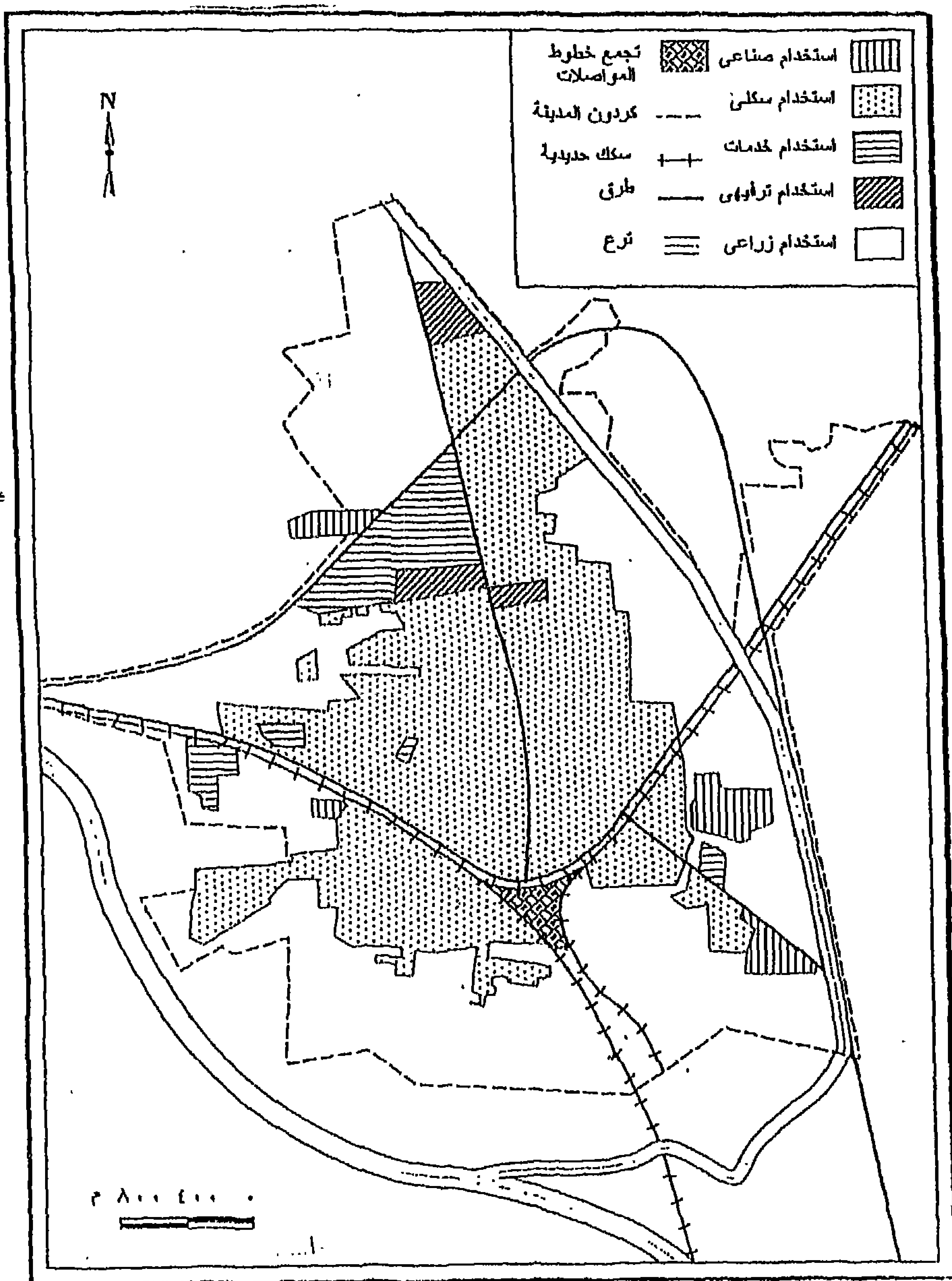
(٥٥) ارجع إلى موضوع النمو العمرانى طنطا خلال الفترة ٨٦ - ١٩٩٦ .

جدول رقم (٤ - ١)

استخدامات الأرض فى مدينة طنطا خلال الفترتين

٨٦ - ١٩٩٧

الاستخدامات	١٩٨٦				١٩٩٧				التغير بين ٨٦ - ١٩٩٧				معدل النمو السنوى ٨٦ - ٩٧
	المساحة بالفدان	٪	المرتبة	معدل الفرد م٢	المساحة بالفدان	٪	المرتبة	معدل الفرد م٢	المساحة بالفدان	٪ من الاستخدام	٪ من جملة الاستخدامات	معدل الفرد م٢	
سكنى	١٤٠٠	٤٩,٨	١	١٧,٥	١٥٩٧,٣	٥٢,٧	١	١٦,٥	١٩٧,٣	١٤,١	٧,٠	-١	١,٤٥
تجارى	٥٠	١,٨	٧	٠,٦	٥٠,٠	١,٧	٧	٠,٥	-	-	-	-٠,١	-
صناعى	٣٤٠	١٢,١	٣	٤,٢	٣٤٤,٧	١١,٤	٣	٣,٦	٤,٧	١,٤	٠,٢	-٠,٦	٠,١٥
خدمات	٩٤	٣,٣	٥	١,٢	١٠٣,٠	٣,٤	٥	١,١	٩,٠	٩,٦	٠,٣	-٠,١	١,٠٠
حكومى	٦٦	٢,٣	٦	٠,٨	٦٦,٠	٢,٢	٦	٠,٧	-	-	-	-٠,١	-
مناطق خضراء	٤٠	١,٥	٨	٠,٥	٤٠,٠	١,٣	٨	٠,٤	-	-	-	-٠,١	-
طرق	٧٢٠	٢٥,٦	٢	٩,٠	٧٢٠,٠	٢٣,٨	٢	٧,٤	-	-	-	-١,٦	-
مرافق	١٠٠	٣,٦	٤	١,٣	١٠٩,٠	٣,٥	٤	١,١	٩,٠	٩,٠	٠,٣	-٠,٢	٠,٩٥
جملة	٢٨١٠	١٠٠	-	٣٥,٠	٣٠٣٠,٠	١٠٠	-	٣١,٣	٢٢٠,٠	-	٧,٨	-٣,٧	٠,٨٣



شكل رقم (٧) : أنماط استخدام الأرض بمدينة طنطا عام ١٩٨١

٣ – تراجع معدل نصيب الفرد من كل أنواع استخدامات الأرض فى مدينة طنطا خلال فترة الدراسة ، وقد سجل أعلى تراجع لاستخـــدامات أرض الطـــرق والســكن والصناعة ؛ حيث كان على الترتيب – ١,٦م٢ / الفرد ، – ١ م٢ / الفرد ، – ٠,٦م٢ / الفرد ، وهى فى ذلك تتفـــق أيضًا مع تراجع إجمالى معـــدل نصـــيب الفرد فى مـدينة طنطـــا من جملة الاستخدامات بها والـذى بلغ – ٣,٧م٢ / الفرد .

٤ – توجد علاقة ارتباط طردى بين تراجع معدل نصيب الفرد من أنواع استخدامات الأرض فى مدينة طنطا وترتيب الحيز المساحى الذى تشغـــله هـــذه الاستخدامات بالمـــدينة حيث قدر بنحو ٠,٨١ ، وقد اتضح ذلك فى استخدامات أرض الطرق والسكن والصناعة أكثر من الاستخدامات الأخرى بالمدينة .

٥ – يبدو التغير المساحى فى بعض أنواع استخدامات أرض المدينة دون غيرها خلال الفترة ١٩٩٧/٨٦ ؛ حيث تحققت زيادة فى مساحات استخدام الأرض السكنية والمرافق والخدمات والصناعة كانت على الترتيب ١٩٧,٣ فدان ، ٩ فدان ، ٩ فدان ، ٤,٧ فدان . وقد شملت الزيادة أيضًا جملة مساحة استخدامات أرض المدينة والتى قدرت بنحو ٢٢٠ فدان خلال فترة الدراسة ، وفى المقابل لم تظهر تغيرات فى مساحات باقى استخدامات أرض المدينة ، وهذا يعكس ما حققته استخدامات أرض المجموعة الأولى من معدلات نمو بلغت ١,٤٥ ٪ للسكن ، ١ ٪ للخدمات ، ٠,٩٥ ٪ للمرافق ، ٠,١٥ ٪ للصناعة ، فى حين قدر معدل نمو جملة استخدامات أرض المدينة بنحو ٠,٨٣ ٪ خلال فترة الدراسة ولم تحقق استخدامات الأرض الأخرى بالمدينة أى معدلات نمو تذكر .

٦ – لا يبدو هناك تغير ملموس فى خريطة استخدامات أرض المدينة سواء فى خصائص توزيعاتها المكانية أو أنماطها المميزة؛ ولذلك أمكن تقسيم المدينة إلى أربعة نطاقات رئيسية لكل منها نمطه المميز لاستخدامات الأرض بها والمبينة بالشكل رقم (٤ – ٢) وهى :

(أ) نطاق وسط المدينة :

يشغل المساحة المحصورة بين شارع البورصة ومحطة السكك الحديدية وهو بذلك يضم نواة المدينة التى يتوسطها المسجد الأحمدى . وهذا النطاق يتصف بأنه قديم ومتهالك بسبب مبانيه القديمة والمتكتلة والتى لا تتعدى ثلاثة طوابق باستثناء بعض المبانى الحديثة التى تتخلله .

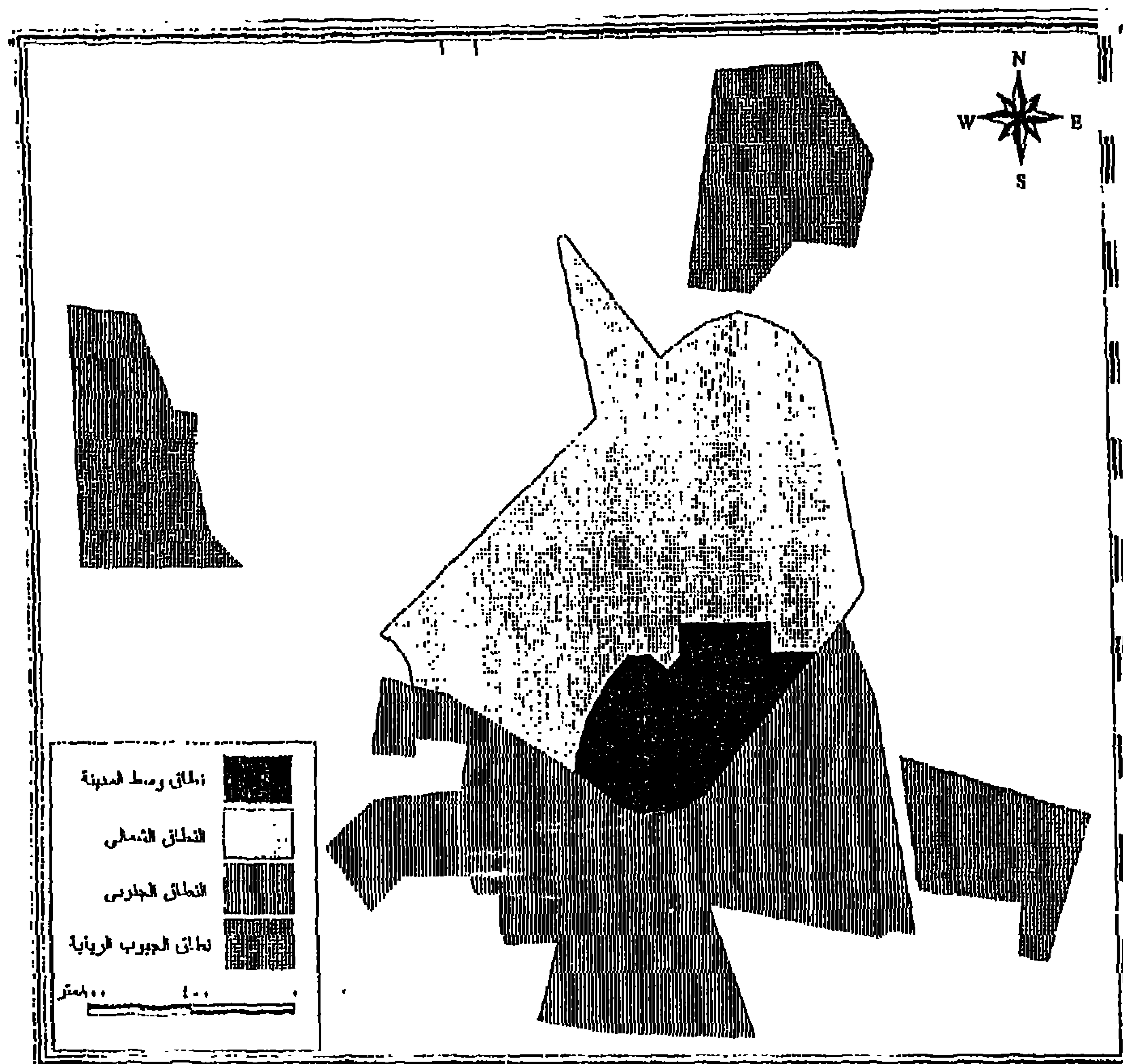
كما يتسم هذا النطاق أيضاً بالكثافات السكانية والسكنية المرتفعة ، ويغلب عليه الطابع التجارى والمكاتب والعيادات والمقاهى والمطاعم والفنادق بالإضافة إلى بعض الصناعات الصغيرة والورش . كما أن أغلب شوارعه ضيقة ومتعرجة وتقل المساحات الفضاء فيه . ويشمل هذا النطاق شياخات : على أغا ، والكفره ، صبرى ، مرزوق ، البورصة ، الساعة وتمثل مساحتها نحو ١١,٢ ٪ من جملة مساحة المدينة .

(ب) النطاق الشمالى :

يقع شمال نطاق وسط المدينة ، ويعتبر شارع الجيش محوره الذى يمتد على كلا جانبيه هذا النطاق وحتى التقاؤه بالطريق البرى السريع القاهرة – الاسكندرية . وهذا النطاق يعد الأحدث عمرانيًا حيث بدأ الامتداد العمرانى فيه بعد عام ١٩٦٠ ولذا تتميز أغلب مناطقه بخطة الزوايا القائمة ، كما يمثل منطقة سكنية متميزة لارتفاع المستوى الاقتصادى والاجتماعى لسكانه ، وأيضاً لانخفاض الكثافة السكانية والسكنية فيه . وهذا النطاق يضم مبانى متعددة الطوابق وفيلات وحدائق وميادين وشوارع رئيسية تمثل عصب الحركة داخل المدينة مثل الجيش والنحاس فضلاً عن الشوارع التجارية ، ويضم أيضًا بعض المبانى العامة كديوان المحافظة ومديريات الرى والكهرباء والزراعة وإدارة جامعة طنطا وبعض كلياتها ، كما يشمل هذا النطاق شياخات : الملجأ ، وابور النور ، الدواوين ، وتشكل مساحته نحو ٣٠,٤ ٪ من جملة مساحة المدينة .

(جـ) النطاق الجنوبى :

يقع جنوب المدينة ويحده من الشمال خطوط السكك الحديدية المختلفة بالمدينة ويعتبر من أكبر المناطق السكنية لذوى الدخل المحدود . ويتسم بالتوسع العمرانى العشوائى على حساب الأراضى الزراعية لغياب التخطيط مع نقص المرافق والخدمات وارتفاع كثافته السكانية والسكنية . كما يضم عدة تجمعات صناعية كبيرة على امتداد شارع الجلاء مستفيدة برخص سعر الأرض وتسهيلات النقل بالمنطقة ومنها شركة طنطا للزيوت والصابون وشركة الدلتا للغزل وشركة مصر للألبان وغيرها فضلاً عن العديد من الورش الصناعية الصغيرة . وقد اجتذبت هذه الأنشطة السكان



شكل رقم (٨) : نطاقات استخدام الأرض في مدينة طنطا

الذين قاموا ببناء مساكنهم التقليدية وبشكل عشوائى أدى إلى اختلاط استخدامات الأرض ، وساعد على ظهور النمط العشوائى وتفاقم العديد من المشاكل العمرانية والبيئية بهذا النطاق . كما يسود هذا النطاق الطابع الريفى رغم وجود النشاط الصناعى فيه بسبب الأصول الريفية لسكانه . ويضم النطاق شياخات : سيجر ، المحطة ، العمرى ، السلخانة والتى تشكل نحو ٤٨,٦ ٪ من جملة مساحة المدينة .

(د) نطاق الجيوب الريفية :

كان الغزو والتوسع العمرانى سبباً فى ضم بعض القرى المجاورة إلى المدينة رغم وجودها خارج كردونها ، وأصبحت هذه القرى مناطق جذب للسكان والأنشطة الحضرية رغم احتفاظها – إلى حد كبير – بنمط الحياة الريفية التقليدية بها . وهذا النطاق يشمل شياخة قحافة التى تقع فى شمال شرق المدينة والتى كانت تمثل قرية تقع على أطراف المدينة قبل أن تضم إليها عام ١٩٦٠ وتبلغ مساحتها ٩,٨ ٪ من جملة مساحة المدينة ، وهى تضم الآن التوسعات العمرانية الحديثة فى بعض أجزائها والتى تعرف بطنطا الجديدة . كذلك يشمل هذا النطاق تلك القرى التى كانت مجاورة للمدينة ومازالت خارج كردونها رغم التحامها العمرانى بنسيج المدينة والتى منها قرية ميت حبيش بشرق المدينة والتى تحولت إلى منطقة صناعية لتركز بعض الصناعات المختلفة بها على طول الطريق البرى القاهرة – الإسكندرية ، وكذلك على امتداد الطريق المؤدى إلى السنطة والتى منها شركة طنطا للكتان والزيوت ومصنع الخشب الحبيبى ومصانع الرخام . وكذلك قرية سبرباى بشمال شرق المدينة والتى التحمت بمدينة طنطا بعد ما عبر العمران الطريق البرى القاهرة – الإسكندرية إليها وأخذ عمرانها يمتد أيضاً على امتداد محور طريق طنطا – كفر الشيخ لتزايد الضغط السكانى والسكنى . وكذا قرية محلة مرحوم فى الشمال الغربى والتى أصبحت مندمجة بنسيج المدينة العمرانى فمع وجود معمل تكرير البترول وبعض الصناعات الأخرى وأصبحت أيضاً منطقة جذب سكانى وامتد توسعها العمرانى بامتداد طريق القاهرة – الإسكندرية ، وخاصة تجاه الشمال وحتى منطقة الأستاد .

(٥)

بعض المشكلات الحضرية بطنطا

٥-١ - عجز الإسكان :

المسكن مأوى ورمز للمكانة والمستوى الاقتصادى والاجتماعى لقاطنيه والمجتمع الذى يوجد فيه . فهو يمثل إطاراً للتفاعل الإنسانى . وتعكس أزمة الإسكان خللاً جوهرياً فى بنية المجتمع وتشكل إحدى معوقات التنمية . وتبرز هذه المشكلة نتيجة لعدم توافر المصادر اللازمة لسد العجز فى الطلب على الوحدات السكنية ؛ بسبب النمو السكانى المتسارع ، والتوسع الحضرى غير المتوازن ، وتدهور حالة المساكن القائمة ، بجانب أسباب اقتصادية واجتماعية وتخطيطية أخرى . ويرى البعض أن مشكلة السكن هى أساساً مشكلة الفقراء . ولقد شهدت مدينة طنطا – كما هو الحال مصر عامة – توازناً بين العرض والطلب فى الإسكان حتى منتصف القرن العشرين أساسه توازن العلاقة بين الدخل والإيجار ، ثم جاءت قرارات تخفيض القيمة الإيجارية خلال الأعوام ٥٢ ، ٥٨ ، ١٩٦١ والتى انعكست آثارها فى تراجع الاستثمار العقارى وبداية أزمة الإسكان والتى ازدادت تعقيداً بعد نكسة ١٩٦٧ ، وتهجير سكان مدن القناة خلال حرب الاستنزاف ، وظهور العشوائيات ، ولكن بعد حرب ١٩٧٣ وارتفاع أسعار البترول كانت هناك تحولات اقتصادية واجتماعية صاحبت الانفتاح ، ومنها هجرة العمالة الريفية إلى المدينة للعمل فى مجال التشييد والتى معها ازداد الطلب على نمط الإسكان الرخيص والذى أسهم بدوره فى ازدياد ظهور الإسكان العشوائى فى أطراف المدينة . كما شهدت تلك الفترة أنماطاً جديدة من الإسكان الفاخر ونظم التمليك على حساب الإسكان العادى ونظام الإيجار ، والذى اختلت العلاقة بينه وبين الدخل ؛ بسبب تأثر اقتصاديات الإسكان بارتفاع أسعار الأراضى والمواد الخام والعمالة وتفاوت العائد الاقتصادى بين الأنشطة المنافسة ، وقد أسهمت هذه المتغيرات فى نقص المعروض من الإسكان التقليدى لسد احتياجات الفئات المتوسطة والشعبية والتى اتجهت بدورها من خلال الجهود إلى بناء مساكن عشوائية فى أطراف المدينة بدون الحصول على تراخيص أو تخطيط وتنظيم عمرانى مسبق وعلى أراضى أملاك عامة مغتصبة أو أراضٍ زراعية ، وهو ما أطلق عليه الإسكان غير الرسمى Informal housing والذى أصبح يشكل إحدى مشاكل العمران الرئيسية فى مدينة طنطا على الرغم من تزايد نمو حركة بناء المساكن خاصة خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين والتى يبرزها تطور أعداد تراخيص البناء ، وكذلك مخالفات البناء فى مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٩ ؛ حيث تبين استمرار اتجاه أعداد تراخيص البناء

فى الزيادة خلال الفترة ٦٠ – ١٩٨٩ ، فبينما كانت نسبتها لا تتجاوز ١٧,٥٪ خلال الفترة ٦٠ – ١٩٦٩ نجدها ترتفع إلى ١٩,٩٪ خلال الفترة ٧٠ – ١٩٧٩ ثم تبلغ ذروتها خلال الفترة ٨٠ – ١٩٨٩ ، بنسبة ٣٨,٢٪ من جملة تراخيص البناء خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٩ ، وهذا يتفق إلى حد كبير مع زيادة الطلب على الإسكان خلال هذه الفترة بسبب النمو السكانى المتسارع . ولكن أخذت أعداد تراخيص البناء فى التراجع خلال الفترة ٩٠ – ١٩٩٩ ؛ حيث بلغت نسبتها ٢٤,٤٪ من جملة تراخيص البناء بسبب حالة الركود العقارى الذى شهدته هذه الفترة . أما محاضر مخالفات البناء فنجد نسبتها خلال الفترة ٩٠ – ١٩٩٩ بلغت نحو ٥١,٨٪ مقارنة بنسبتها التى لم تتجاوز نحو ٤٨,٢٪ خلال الفترة ٨٠ – ١٩٨٩ . (جدول ٥ – ١) .

وقد تمثلت جهود الحكومة فى إنشاء مشروعات المساكن الشعبية فى حى السلام ومساكن شوقى والطيرى وشارع الكورنيش وقحافة الجديدة ومساكن السريع والعمرى وترعة الدفراوية والجانبية والاسطبلات الجديدة وكذلك مشروع مدينة الشباب . وهى وإن كانت بأعداد غير كافية لسد الاحتياجات الإسكانية فى مواجهة الإسكان العشوائى، فإن دور الجهود الشعبية والذاتية للسكان لا تنكر بتأثير التحويلات النقدية من المصريين العاملين بالخارج فى تنشيط حركة البناء بصفة عامة والعشوائى منها بصفة خاصة . غير أن المدينة ظلت تعانى من نقص كبير فى المساكن ؛ بسبب الزيادة السكانية ودور الهجرة مع تدهور المناطق السكنية القديمة من المدينة وخاصة أن نحو ٢٥٪

جدول رقم (٥ – ١)

تطور أعداد تراخيص البناء ومحاضر مخالفات البناء فى مدينة طنطا خلال الفترة ٦٠ – ١٩٩٩

الفترة	تراخيص البناء		محاضر مخالفات البناء	
	العدد	٪	العدد	٪
٦٠ – ١٩٦٩	٤٤١٧	١٧,٥	–	–
٧٠ – ١٩٧٩	٥٠٢٩	١٩,٩	–	–
٨٠ – ١٩٨٩	٩٦٥٠	٣٨,٢	٢٩٨٦	٤٨,٢
٩٠ – ١٩٩٩	٦١٦٦	٢٤,٤	٣٢١٢	٥١,٨
٦٠ – ١٩٩٩	٢٥٢٦٢	١٠٠,٠	٦١٩٨	١٠٠,٠

من مبانى مدينة طنطا متداعية ونحو ١٥ ٪ من مساكنها تجاوزت عمرها الافتراضى . وأسهم عدم توافر الأراضى اللازمة لإقامة المساكن فى بطء تنفيذ خطط الإسكان وفى تراكم النقص فى حجم الإسكان واستمرار أزمة المساكن خاصة مع اتساع الهوة بين مستويات الدخل وتكلفة الوحدة السكنية والتى معها أصبح سكنى المناطق العشوائية نمطاً عادياً .

٥-٢- العشوائيات :

تضم محافظة الغربية ٤٧ منطقة عشوائية بلغ نصيب مدينة طنطا منها تسع مناطق ، تشكل نسبة ١٩ ٪ من مجموع المناطق العشوائية بالمحافظة . وتشغل المناطق العشوائية بالمحافظة مساحة تقدر بنحو ١٦٨٦ فدان منها نحو ٦٢٠ فدان بمدينة طنطا ، تحتل النطاقات الهامشية فيها ، وتمثل ٣٦,٨ ٪ تقريباً من مجموع مساحات المناطق العشوائية بالمحافظة ونحو ١١,١ ٪ من جملة مساحة المدينة عام ١٩٩٦ . كما يقطن المناطق العشوائية بالمحافظة نحو ٨٦٨٣١٧ نسمة منهم ٦٥٨٠٠ نسمة من سكان المناطق العشوائية فى مدينة طنطا ، يشكلون نحو ٧,٦ ٪ من مجموع سكان العشوائيات فى المحافظة ونحو ١٧,٦ ٪ من جملة سكان المدينة عام ١٩٩٦ .

وقد أمكن تصنيف المناطق العشوائية فى مدينة طنطا إلى عدة أنماط مختلفة تبعًا لمراحل تطورها زمانياً ومكانياً وعلى النحو التالى :

١ – **المرحلة الأولى :** ويمثلها نمط الإسكان المتدهور الذى شهدته شياخات المدينة القديمة – النواه – بسبب حالة التكدس السكانى والسكنى لصغر مساحتها وقدمها والتى أصبحت معه متهالكة وطاردة للسكان وهذه المرحلة مازالت مستمرة حتى الآن رغم ما تشهده تلك الشياخات من عمليات تجديد وإحلال وتطور وظيفى .

٢ – **المرحلة الثانية :** تتمثل فى نمط العشش التى كانت بمثابة إفراز طبيعى للمرحلة السابقة ؛ حيث تعذر على بعض سكان النواة الابتعاد عنها لأسباب اقتصادية واجتماعية ، وفضل بعضهم الإقامة بالقرب منها فى عشش ضمت أيضاً بعض المهاجرين الفقراء الذين وجدوا فى تلك العشش ملاذاً لهم رغم ما تحمله من مظاهر البؤس ورغم أنها كانت تمثل مظهراً قبيحاً لوجه المدينة ؛ لاحتلالها محاور الطرق الرئيسية الممتدة من ميدان محطة السكك الحديدية بقلب المدينة تجاه

الأطراف مستغلة سور حرم السكك الحديدية كظهير ومحوراً لامتدادها ونذكـــر منها على سبيل المثال :

(أ) منطقة الجانبية بجوار خط سكك حديد طنطا – المحلة .

(ب) على امتداد خط السكك الحديدية بشارع حسن شحاته .

(جـ) منطقة ستوتة على طول سور المعهد الدينى الأزهرى .

(د) كوبرى القرشى وحتى المعهد الثانوى الدينى .

وقد بذلت الإدارة المحلية جهوداً ناجحة تم من خلالها القضـــاء على تلك العشش نهائيًا بالمدينة .

٣ – **المرحلة الثالثة :** ترتبط بالمناطق العشوائية فى شياخات المدينة حديثة العمران ذات الأصول الريفية والتى صاحبت التوسع العمرانى والنمو السكانى للمدينة خاصة بمناطق الأطراف لرخص سعر الأراضى وتتمثل فى شياخات : سيجر ، المحطة ، العمرى ، السلخانة ، الدواوين . وقد نشأت العشوائيات فى تلك المناطق لغياب التخطيط وبدون ترخيص . ويتسم هذا النمط بأنه الأكثر انتشاراً وشيوعاً فى شياخات المدينة حتى الآن .

٤ – المرحلة الرابعة : وهى نمط المناطق العشوائية خارج كردون المدينة والذى يتمثل فى قرى نطاق الحافة الريفية – الحضرية والتى ظهرت مع استمرار نمو المدينة وتوسعها العمرانى ، ويشمل قرية سبرباى فى الشمال الشرقى ومحلة مرحوم فى الشمال الغربى وكذلك ميت حبيش بشرق المدينة .

وتبرز دراسة الجدولين رقم (٥ – ٢ ، ٥ – ٣) والشكل رقم (٥ – ١) بعض خصائص التوزيع الجغرافى للمناطق العشوائية فى مدينة طنطا والتى منها :

١ – يتفاوت توزيع المناطق العشوائية بين أحياء المدينة ؛ إذ يضم حى أول ثلاث مناطق تقع فى شياخات : الدواوين ، سيجر ، المحطة ، وتشكل نحو ثلث جملة المناطق العشوائية فى مدينة طنطا، بينما توجد خمس مناطق عشوائية فى حى ثان بشياخات : العمرى ، الملجأ ، قحافة ، السلخانة التى تحظى بمنطقتين عشوائيتين ، وبذلك يضم حى ثان نحو ٥٥,٦ ٪ من جملة المنـــاطق العشوائية . وأخيراً توجد منطقة عشوائية خارج كردون المدينة لا تتجاوز نسبتها ١١,١ ٪ من جملة المناطق العشوائية بالمدينة .

٢ – تتوزع المناطق العشوائية على امتداد محاور الطرق البرية والسكك الحديدية والترع ؛ فعلى سبيل المثال يقع بعضها على طريق المعاهدة ، الطريق السريع ، ترعة القاصد ، ترعة العريضة ، سكك تلا وسكة صناديد ، سكة البغالة وشارع الكورنيش . وقد تحتل أيضاً مناطق ذات أصول ريفية والتى منها قحافة ، سيجر ، السلخانة ، كفرة العجيزى وغيرها . أو تحتل مناطق مجاورة للأنشطة الصناعية مثل شركة طنطا للزيوت والصابون وشركة البترول وغيرها . فضلاً عن وجودها بجوار بعض المعالم البارزة Landmark كمسجد الغفران والذى يمثل النواة التى نمت حولها تلك المنطقة .

٣ – لعبت سهولة الوصول دوراً هاماً فى تحديد مواقع المناطق العشوائية فى شياخات مدينة طنطا ؛ حيث أسهم توزع المناطق العشوائية مع محاور الطرق الرئيسية فى سهولة ارتباطها بأجزاء ومناطق المدينة المختلفة ، وقد أسهم شكل المدينة شبه الدائرى بدوره فى صغر متوسط أبعاد المسافات بين المناطق العشوائية وقلب المدينة والذى لا يتجاوز ١,٨ كم مع تفاوت هذه الأبعاد من منطقة إلى أخرى ، وقد وجد أن ما يزيد عن خمسى المناطق العشوائية (٤٤,٤ ٪) فى مدينة طنطا تبعد بمسافة تقل عن ١,٥ كم عن قلب المدينة ؛ وأن نحو ثلثى المناطق العشوائية (٦٦,٧ ٪) تبعد بمسافة تقل عن ٢ كم .

٤ – تضم المناطق العشوائية فى مدينة طنطا نحو ٦٥٨٠٠ نسمة موزعين بالتساوى على قسمى المدينة ؛ إذ يضم حى أول وحى ثانى نحو ٣٩,٢ ٪ ، ٣٨,٩ ٪ على الترتيب بينما تشكل شياخة خارج الكردون نحو خمس (٢١,٩ ٪) سكان المناطق العشوائية بالمدينة ، وهى بذلك تحتل المرتبة الأولى بين شياخات المناطق العشوائية فى الحجم السكانى ، ثم تأتى شياخة السلخانة فى المرتبة الثانية وتضم نحو ١٨ ٪ من مجموع سكان المناطق العشوائية ، يليها شياخة المحطة بنسبة ١٦,٤ ٪ ، ثم تتساوى شياخات : الدواوين ، سيجر ، العمرى بنسبة ١١,٤ ٪ لكل منها ، وأخيراً تأتى شياختى قحافة والملجأ بنسبة ٧,١ ٪ ، ٢,٤ ٪ على الترتيب . ولكن سرعان ما تتبدل صورة هذا التوزيع الحجمى للسكان عند مقارنة سكان الماطق العشوائية بسكان الشياخة التى تقع فيها ؛ حيث تأتى شياخة السلخانة فى المرتبة الأولى ؛ إذ يشكل سكان المناطق العشوائية فيها نحو خمسى سكان الشياخة (٤٠,٣ ٪) ، ثم تأتى شياخة الدواوين فى المرتبة الثانية بنسبة ٣١,٣ ٪ ، وتأتى بعد ذلك شياخات : سيجر ، العمرى ، المحطة ، قحافة ، الملجأ ، وحيث كانت نسبتهم على الترتيب ٢١,٢ ٪ ، ٢٠,٤ ٪ ، ١٨ ٪ ، ١٦,٨ ٪ ، ٤,٢ ٪ . كما تشير البيانات إلى أن فئة الحجم السكانى أقل من ٥٠٠٠ نسمة ، تضم شياختين تشكلان ما يزيد

جدول رقم (٥ – ٢) : خصائص التوزيع الجغرافى للمناطق العشوائية فى مدينة طنطا ٩٦ – ١٩٩٩

الحى	الشياخة	موقع المنطقة العشوائية	العدد	٪	البعد عن قلب المدينة كم	عدد سكان المنطقة العشوائية ١٩٩٩	٪	٪ من عدد سكان الشياخة	مساحة المنطقة العشوائية بالفدان ١٩٩٩	٪	٪ من مساحة الشياخة	كثافة السكان بالمنطقة العشوائية ١٩٩٩	كثافة السكان فى الشياخة ١٩٩٦	مساحة الشياخة ١٩٩٩	عدد سكان الشياخة ١٩٩٦
أول	الدواوين	غرب طريق المعاهدة	١	١١,١	٢,٣	٧٥٠٠	١١,٤	٣١,٣	٦٠	٩,٧	٦٠,٠	١٢٥,٠	٢٣٩,٨	١٠٠	٢٣٩٨٢
	سيجر	غرب وشرقى ترعة العريضة	١	١١,١	١,٩	٧٥٠٠	١١,٤	٢١,٢	٧٧	١٢,٤	١٩,٩	٩٧,٤	٩١,٦	٣٨٧	٣٥٤٤٠
	المحطة	كفرة العجيزى وسكة تلا وصناديد	١	١١,١	٠,٩	١٠٨٠٠	١٦,٤	١٨,٠	١٠٥	١٦,٩	١٧,٦	١٠٢,٩	١٠٠,١	٥٩٨	٥٩٨٨٨
جملة حى أول			٣	٣٣,٣	–	٢٥٨٠٠	٣٩,٢	٢١,٦	٢٤٢	٣٩,٠	٢٢,٣	١٠٦,٦	–	١٠٨٥	١١٩٣١٠
ثان	العمرى	شارع الغندور والغزل والجلاء	١	١١,١	١,٣	٧٥٠٠	١١,٤	٢٠,٤	٦٢	١٠,٠	١٢,٦	١٢١,٠	٧٤,٨	٤٩١	٣٦٧٣٢
	السلخانة أ	سكة البغالة وشارع الكورنيش وشرق شركة طنطا للزيوت	١	١١,١	١,٤	٦١٥٠	٩,٣	٤٠,٣	٤٧	٧,٦	٣١,١	١٣٠,٩	١٠٧,٦	٢٧٣	٢٩٣٧٨
	ب	ش الكورنيش والسد العالى والشهيد مصطفى أبو زهرة	١	١١,١	١,٤	٥٧٠٠	٨,٧	–	٣٨	٦,١	–	١٥٠,٠	–	–	–
	الملجأ	امتداد شارع عنتر بن شداد حتى الكورنيش وشارع الأزهر	١	١١,١	١,٧	١٦٠٠	٢,٤	٤,٢	١٩	٣,١	٤,٦	٨٤,٢	٩١,٠	٤١٤	٣٦٦٩
	قحافة	شرق ترعة القاصد بمنطقة مسجد الغفران	١	١١,١	٢,٩	٤٦٥٠	٧,١	١٦,٨	١١٦	١٨,٧	٣٣,٠	٤٠,١	٧٨,٢	٣٥٢	٢٧٦٢٠
جملة حى ثانى			٥	٥٥,٦	–	٢٥٦٠٠	٣٨,٩	١٩,٥	٢٨٢	٤٥,٥	١٩,١	٩٠,٨	–	١٤٨٠	١٣١٣٩٩
	خارج الكردون	بحرى الطريق السريع	١	١١,١	٢,٧	١٤٤٠٠	٣١,٩	–	٩٦	١٥,٥	–	١٥٠	–	–	٨٢٠٤
جملة المدينة (المجموع)			٩	١٠٠	١,٨	٦٥٨٠٠	١٠٠	–	٦٢٠	١٠٠	–	١٠٦,١	١٠١,٣	–	–

شكل رقم (٩) : توزيع المناطق العشوائية بمدينة طنطا تبعاً للبعد عن قلب المدينة

جدول رقم (٥ – ٣)
توزيع المناطق العشوائية فى مدينة طنطا
تبعاً لفئات الحجم السكانى والمساحة والكثافة والمسافة عام ١٩٩٩

فئات الحجم السكانى (نسمة)	العدد	٪	فئات المساحة (فدان)	العدد	٪	فئات الكثافة	العدد	٪	فئات المسافة (كم)	العدد	٪
أقل من ٢٠٠٠ نسمة	١	١١,١	أقل من ٥٠ فدان	٣	٣٣,٣	أقل من ٥٠شخص/فدان	١	١١,١	أقل من ١ كم	١	٢٠,١
٢٠٠٠ – ٥٠٠٠	١	١١,١	٥٠ – ٧٥ فدان	٢	٢٢,٣	٥٠ – ١٠٠شخص/فدان	٢	٢٢,٣	١ – ١,٥ كم	٣	٣٣,٣
٥٠٠٠ – ١٠٠٠٠	٥	٥٥,٥	٧٥ – ١٠٠ فدان	٢	٢٢,٣	١٠٠–١٢٥شخص/فدان	٣	٣٣,٣	١,٥ – ٢ كم	٢	٢٢,٣
أكثر من ١٠٠٠٠	٢	٢١,٣	أكثر من ١٠٠ فدان	٢	٢٢,٣	أكثر من ١٢٥شخص/فدان	٣	٣٣,٣	أكثر من ٢ كم	٣	٣٣,٣
الجملة	٩	١٠٠	الجملة	٩	١٠٠	الجملة	٩	١٠٠	الجملة	٩	١٠

على خمس سكان المناطق العشوائية (٢٢,٢ ٪) فى مدينة طنطا ، وتعتبر فئة الحجم السكانى ٥٠٠٠ – ١٠,٠٠٠ نسمة هى الأكثر شيوعًا حيث تضم خمس شياخات تشكل نحو ٥٥,٥ ٪ من سكان المناطق العشوائية فى مدينة طنطا . أما فئة الحجم السكانى أكثر من ١٠٠٠٠ نسمة نجدها تضم شياختان تمثلان نحو ٢٢,٣ ٪ من جملة سكان المناطق العشوائية .

٥ – يتفاوت التوزيع المساحى للمناطق العشوائية بين أحياء المدينة ؛ حيث يضم حى أول مساحة تقدر بنحو ٢٤٢ فدان ، تشكل نحو ٣٩ ٪ من جملة مساحة المناطق العشوائية بالمدينة ، بينما تشغل بحى ثان مساحة تقدر بنحو ٢٨٢ فدان، تمثل نحو ٤٥,٥ ٪ من جملة المساحة العشوائية بالمدينة ، ولا تتجاوز مساحة المنطقة العشوائية خارج كردون المدينة ٩٦ فدان ، تمثل نحو ١٥,٥ ٪ من جملة مساحة المناطق العشوائية فى مدينة طنطا .

٥ - ٣ - مشكلات الطرق والمرور :

يوضح الشكل رقم (٥ – ٣) شبكة الطرق الداخلية بمدينة طنطا ومحاورها الإقليمية والتى تضم إلى جانب الشوارع الثانوية نحو ٢٧ شارع رئيسى ، أهمها شوارع المديرية والجيش والنحاس وطه الحكيم والبورصة وأحمد ماهر والإسكندرية وسعيد والحلو ومحب وغيرها والتى ترتبط بعدة ميادين رئيسية ، تستمد أهميتها من مجموع الشوارع التى تتصل بها والتى منها ميادين الجمهورية والحكمة والساعة والإسكندرية ، كما تضم المدينة ستة أنفاق سطحية تربط أجزاء المدينة؛ نتيجة اختراق شبكة خطوط السكك الحديدية كتلتها العمرانية ، وهى أنفاق سيجر (ستوتة) والخادم والمقابر والقرشى من شارع الجلاء، وكذلك القرشى من شارع الجانبية والعجيزى (السوق) . وتشمل شبكة الطرق الإقليمية للمدينة تلك المحاور المتجهة إلى كفر الشيخ والمنصورة والإسكندرية والقاهرة وكذلك مدن القناة وسيناء عبر محافظة الشرقية ، غير أن طريق القاهرة – الإسكندرية الزراعى والمار بمدينة طنطا يأتى على رأس تلك المحاور الإقليمية .

وتجدر الإشارة إلى أن مدينة طنطا تعانى من مشكلات مرورية سواء فى شوارعها الرئيسية الداخلية والميادين والتى تمثل شرايين الحركة بين مناطق المدينة ، وكذلك على محاور الطرق الإقليمية والتى تنعكس آثارها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والسلوكية السلبية على المدينة وسكانها . ومن أهم مظاهر هذه المشكلات :

١ – الاختناقات المرورية وخاصة فى ساعات الذروة فى الصباح والظهيرة على وجه الخصوص بالشوارع الرئيسية والميادين .

٢ – صعوبة الوصول بسبب الزحام الشديد واختلاط حركة المشاة بحركة المركبات ، ويبدو ذلك جلياً بمنطقة قلب المدينة والمحطة وغيرها .

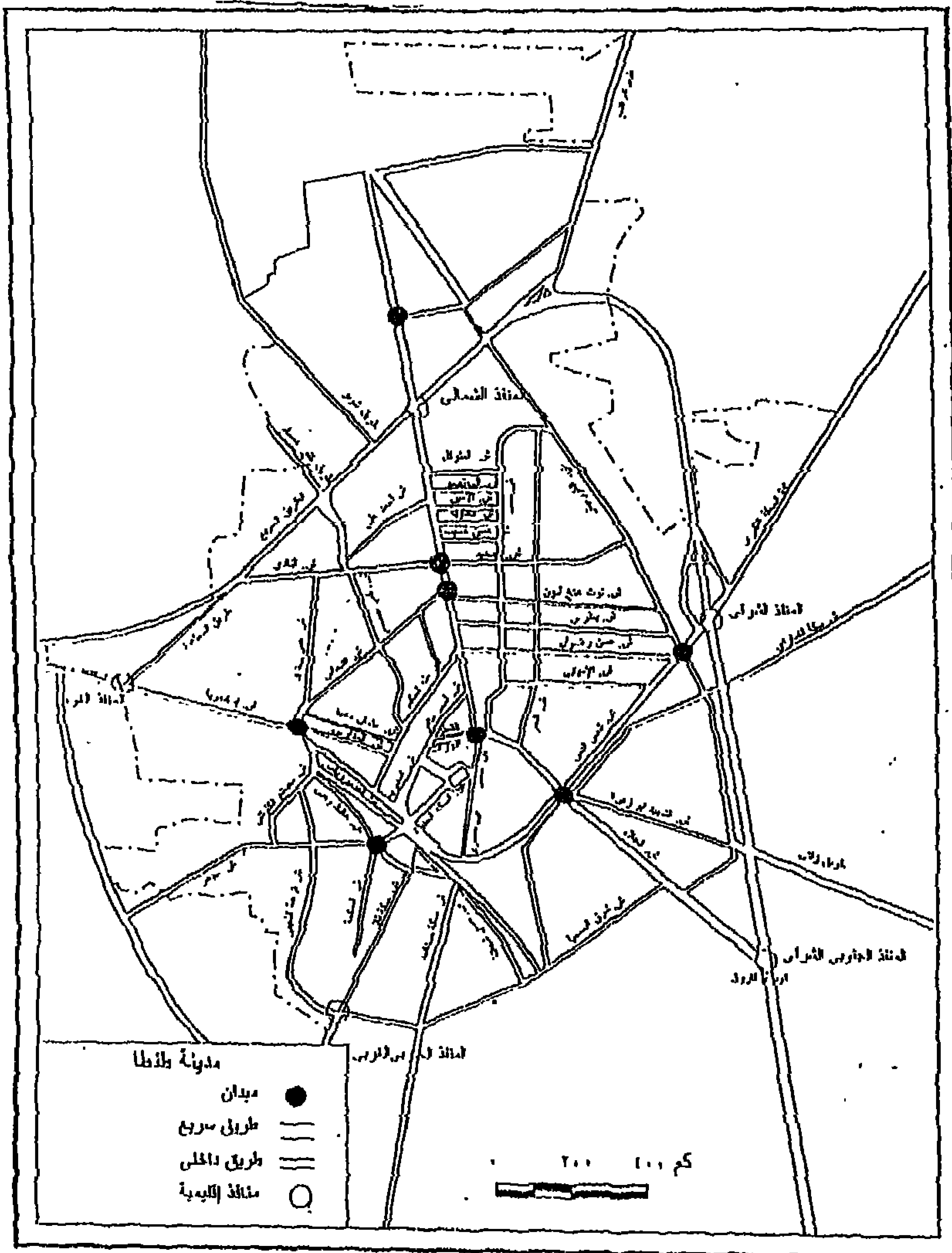
٣ – تكدس الحركة عند الأنفاق التى تربط هيكل المدينة العمرانى والمجزء بشبكة خطوط السكك الحديدية إلى أربعة قطاعات شمال المدينة وشرقها وجنوبها وجنوبها الغربى .

٤ – عجز نظام المرور فى مواجهة كثافة الحركة أو تقليل آثارها السلبية على المدينة وسكانها رغم تغيير اتجاهات حركة المرور على بعض المحاور .

٥ – تزايد أعداد السيارات والمركبات فى مدينة طنطا بمعدل أسرع من قدرة استيعاب وكفاءة طرق المدينة ، وكما هو مبين بالجدول رقم (٥ – ٥) الذى يوضح تزايد هذه المركبات من ٢٣٢٤١ مركبة عام ٢٠٠٠ إلى ٣٠٢٦٧ مركبة عام ٢٠٠٢ أى زيادة قدرها ٧٠٢٦ مركبة تمثل نحو ٣٠٪ خلال الفترة فى نفس الوقت الذى ظلت فيه الطرق تشغل مساحة ٧٢٠ فدان من جملة مساحة استخدامات أرض المدينة خلال الفترتين ٨٦ ، ١٩٩٧ ، وبما يعنى ارتفاع كثافة المركبات فى المدينة من ٣٢,٣ مركبة / فدان عام ٢٠٠٠ إلى ٤٢ مركبة / فدان عام ٢٠٠٢ .

جدول رقم (٥ – ٤)
تطور إعداد المركبات فى مدينة طنطا
خلال الفترة ٢٠٠٠ – ٢٠٠٢

السنة / النوع	تاكسى	ملاكى	أتوبيس عام	أتوبيس خاص	نقل ثقيل	جملة	الزيادة	٪
٢٠٠٠	٢٢٠٢	١٧٢٤٧	٢٩٢	١٠٢	٣٣٩٨	٢٣٢٤١	–	–
٢٠٠٢	٢٢٠٢	١٩٤٨٢	٢٩٨	١٨١	٨١٠٤	٣٠٢٦٧	٧٠٢٦	٣٠



شكل رقم (١٠) : شبكة الطرق الداخلية بمدينة طنطا ومحاورها الإقليمية

٥-٣- مياه الشرب:

تعد شبكة مياه مدينة طنطا من أقدم شبكات الجمهورية ؛ حيث أنشئت عام ١٩٠٧ . غير أنها الآن لا تتناسب مع التوسع العمراني والزيادة المطردة في عدد سكان المدينة ، وكذا تطور المصانع والمنشآت العامة التي أقيمت بها . وحيث تبين أن المدينة تعتمد على الحصول على احتياجاتها من مياه الشرب على مصدرين أساسيين هما المياه الجوفية والمياه السطحية ، والتي قدر حجم طاقتهما الإنتاجية بنحو ٤٧,٤ مليون م٣ عام ٢٠٠٠ أو ما يعادل ١٢٩٨١٤م٣ / يوم(٥٦)، أي واحد م٣ من المياه لكل ثلاثة أشخاص من سكان المدينة وفقاً لتعداد سكانها عام ١٩٩٦ .

– وتعد المياه الجوفية المصدر الرئيسي لإنتاج مياه الشرب بالمدينة ؛ حيث يوجد ١٢ محطة مياه جوفية يمثل إنتاجها نحو ٦٠,٣٪ من جملة كميات المياه المنتجة بالمدينة ، أما المصدر الآخر فيتمثل في ترعة القاصد التي تعتمد عليها محطتا المياه بالمدينة، وهما محطة الجلاء بشارع الجلاء ؛ حيث كانت تمتد ترعة القاصد في السابق ، والثانية هي محطة طنطا الجديدة بجنوب شرق المدينة وعلى امتداد ترعة القاصد أيضاً ، وتساهم كلاهما بالنسبة الباقية وقدرها ٣٩,٧٪ من جملة كميات المياه المنتجة بالمدينة .

– وتأتي محطة طنطا الجديدة التي أنشئت عام ١٩٨٧ على ترعة القاصد لمواجهة التوسع العمراني والزيادة السكانية للمدينة في المرتبة الأولى بين محطات المدينة من حيث الطاقة الإنتاجية الفعلية ، وحيث بلغت ٣٦٢٨٨م٣ / يوم تمثل نحو ٢٨٪ من جملة الطاقة الإنتاجية الفعلية اليومية بالمدينة عام ٢٠٠٠ . بينما تأتي محطة مساكن البترول بمياهها الجوفية في المرتبة العاشرة والأخيرة بطاقة إنتاجية بلغت ١٨١٤م٣ / يوم تمثل نحو ١,٤٪ من جملة الطاقة الفعلية اليومية للمدينة . وقد يرجع انخفاض الطاقة الإنتاجية بمحطات المياه الجوفية عموماً إلى زيادة السحب منها والذي يؤدي إلى ارتفاع نسبة أملاح المياه وما يترتب عليه من أضرار صحية لسكان المدينة .

---

(٥٦) الهيئة العامة لمياه الشرب والصرف الصحي لمحافظة الغربية ، تقرير غير منشور ، طنطا ، ٢٠٠٠ .

خـاتمـة

تمثل طنطا مدينة مركزية في وسط دلتا النيل ، استمدت أهميتها وقيمتها ووظائفها من موقعها البؤرى سواء لطرق النقل العابرة بها أو المتفرعة منها ، ورغم هذا الموقع الحاسم فلم يبدأ التخطيط العمرانى لمدينة طنطا بالمعنى المفهوم للتخطيط إلا فى أواخر القرن التاسع عشر ، عندما عين للمدينة مهندس للتنظيم فى سنة ١٨٧٨ – فى عهد اسماعيل – وقد أجرى بها تنظيمات كتوسعة الحارات وفتح الشوارع المستقيمة ، كذلك قسم القضاء الواقع فى غرب المدينة بجوار ديوان المديرية على الراغبين ، وكان تقسيم هذا النطاق أول مرحلة من مراحل تخطيط المدينة(٥٧) . وفى سنة ١٨٨٣ عين أول مجلس مديرية لطنطا ، وبعد ذلك بعشر سنوات فى سنة ١٨٩٣ صدر الأمر العالى بإنشاء مجلس تنظيم لمدينة طنطا وكان يتولى الإشراف على تنظيم المدينة بمرافقها المتعددة . وفى سنة ١٩٠٥ تم تشكيل قومسيون محلى للمدينة للإشراف على تخطيطها ، وفى سبتمبر سنة ١٩٢٤ صدر القانون الخاص بنظام المجالس البلدية والمحلية والقروية ، وتغير اسم القومسيون المحلى المختلط بطنطا إلى المجلس البلدى المختلط لمدينة طنطا(٥٨) . وفى سنة ١٩٦٠ تكون مجلس مدينة طنطا الذى يتولى الإشراف على الشئون الاقتصادية والاجتماعية والتعليمية والثقافية والصحية ومرافق التنظيم والمياه والإنارة والمجارى والإنشاء والتعمير والوسائل المحلية للنقل العام(٥٩) .

ووضعت وزارة الاسكان والمرافق سنة ١٩٦١ مشروعاً لتخطيط مدينة طنطا يتم على مراحل وينتهى سنة ٢٠٠٠ ، وذلك بعد دراسة شاملة للمدينة واتجاهات السكان وأوجه نشاطهم بها وتوزيعهم على شياخاتها المختلفة وذلك لمواجهة الزيادة المطردة فى سكان المدينة بتوسيع رقعتها السكنية والعمل على إزالة المساكن غير الصالحة وإنشاء مناطق سكنية حديثة ، وتخصيص مناطق للصناعة، واستغلال موقع المدينة ومركزها الدينى وتخطيط منطقة السيد البدوى وتوصيلها مباشرة بمداخل المدينة ، ومواجهة الزيادة فى الخدمات وتوزيعها بعدالة على رقعة المدينة ، والعمل على استكمال منشآت جامعة طنطا حتى يتسع مجال نفوذ المدينة بزيادة وظائفها الثقافية .

---

(٥٧) كان تقسيم هذا النطاق تحت إشراف على مبارك – ناظر الأوقاف المصرية آنذاك (الخطط التوفيقية – الجزء ١٣ ص ٤٧) .

(٥٨) سيد وهبى – السجل الذهبى لطنطا – سنة ١٩٦٥ – ص ص ١٣٦ – ١٥٥ .

(٥٩) كما جاء فى اختصاصات مجلس المدينة فى القانون رقم ١٢٤ لسنة ١٩٦٠ والخاص بنظام الإدارة المحلية والقانون المعدل لأحكامه رقم ١٥١ لسنة ١٩٦١ .

والواقع أن ما تم من تخطيط عمراني في المدينة على امتداد الأربعة عقود الأخيرة من القرن العشرين كان انعكاساً للظروف الاقتصادية والسياسية التي مرت بها البلاد ، فقد تم تنفيذ كثير من المخطط الذي وضع للمدينة في ذلك الوقت ولكنه رغم ذلك أدى التزايد السكاني من ناحية ، ونقص المعروض من المساكن الحكومية من ناحية أخرى على ظهور عشوائيات بالمدينة سبقت الإشارة إليها ، كذلك تزايدت وظائف المدينة خاصة في مجال الإعلام المرئي وتوسعت جامعتها وامتد العمران ليضم إليه أراضي زراعية في الشمال والجنوب والغرب .

وفي سنة ٢٠٠١ أعدت هيئة التخطيط العمراني تخطيطاً عاماً متكاملاً لمدينة طنطا يهدف إلى تحديد اتجاهات النمو العمراني بما يحقق عدم الزحف على الأراضي الزراعية ، ويهدف هذا المخطط إلى إعادة توزيع استخدامات الأراضي وسد العجز الحالي والمتوقع للخدمات وتحسين البنية الأساسية بما يحقق ايجاد فرص عمل مستقبلية للشباب . كما أنه من المقدر أن يتزايد السكان من ٣٨٥٠٠٠ نسمة عام ٢٠٠٠ إلى نحو ٤٦٠٠٠٠ نسمة عام ٢٠١٧ .

إضافة إلى ذلك فقد تقرر إنشاء طريق دائري جديد حول مدينة طنطا ليكون بديلاً لطريق القاهرة – الإسكندرية الزراعي السريع في نطاق محافظة الغربية بعد أن أصبح الطريق القديم يشطر المدينة إلى نصفين تقريباً بل وتحول إلى شارع داخلي . وتقرر العمل في الطريق الدائري الجديد في منتصف ٢٠٠٣ بطول ٢٨ كيلو متراً وبتكلفة قدرت بنحو ٧٥ مليون . ومن المقرر أن يبدأ من قرية دفرة التابعة لمركز طنطا وحتى الكوبري العلوي الجديد بمدينة كفر الزيات على أن ينتهي العمل بهذا الطريق في عامين(٦٠).

وصفوة القول أن طنطا مدينة مركزية تتوسط محافظة الغربية وإقليم الدلتا بأكمله ، وتميزت بعقدية واضحة في شبكة النقل الدلتاوية حتى أصبحت همزة وصل وتوزيع معاً لخطوط تلك الشبكة الحديدية والبرية ؛ حيث تتفرع منها تلك الخطوط في الاتجاهات الأربعة لتصلها بميناء الإسكندرية غرباً والقاهرة وباقي مصر جنوباً ، والإسماعيلية شرقاً والمحلة الكبرى والمنصورة ودمياط شمالاً . وقد تزايدت مساحة المدينة في النصف الثاني من القرن العشرين تزايداً واضحاً عكس تضخمها السكاني والوظيفي ، واتسعت على حساب الأرض الزراعية الخصبة المجاورة وأسهمت عوامل

---

(٦٠) تصريح لمحافظ الغربية – الأهرام في ٢٠٠٣/٤/٢٩ وسيتم نزع ملكية ٢٧٩ فداناً من الأراضي الزراعية بمركزي طنطا وكفر الزيات لإنشاء هذا الطريق .

عديدة فى هذا النمو لعل من أبرزها جاذبية الموقع وتعدد الوظائف وخاصة الخدمات والصناعة والتعليم . وأدى ذلك إلى تزايد سكانها من نحو مائتى ألف نسمة سنة ١٩٦٠ إلى ٣٧٣ ألف نسمة عام ١٩٩٦ كما قدر عددهم فى عام ٢٠٠٠ بنحو ٤٠٢ ألف نسمة ، ومن المتوقع أن يتزايد هذا العدد ليصل إلى قرابة نصف مليون نسمة سنة ٢٠٢٠ .

ومن المتوقع فى مدينة كطنطا ذات وظائف عديدة ارتبطت بالموقع والأهمية الدينية أن تزداد نسبة العاملين بالخدمات بها ، ولم تتخلص من النشاط الزراعى وذلك لتوسع المدينة واستيعابها لقرى مجاورة يعمل سكانها بالزراعة وتشغل منطقة الأعمال المركزية نواة المدينة القديمة كما تتركز الصناعة الحديثة فى أطرافها الشرقية والجنوبية وتتبعثر الخدمات التعليمية على رقعتها وإن مالت إلى التركز فى الشمال .

وتخدم مدينة طنطا إقليمًا واسعًا فى وسط الدلتا يضم مراكز المحافظة وبعضًا من المناطق المجاورة خارج حدود المحافظة ، ويضم هذا الإقليم الإدارى نحو ٣,٤ مليون نسمة سنة ١٩٩٦ ، ومن المتوقع أن يصل إلى نحو ٥ مليون نسمة سنة ٢٠٢١ .

مدينة المنصورة

مجدى شفيق السيد صقر (*)

أولا - الموقع والخصائص الموضعية :

تعد مدينة المنصورة من المدن المهمة فى إقليم شرق الدلتا ؛ حيث تقع على الضفة الشرقية لنهر النيل «فرع دمياط» عند تقاطع دائرة العرض ٣َ ٣١ْ شمالاً مع خط الطول ٢٣َ ٣١ْ شرقًا كما هو واضح من الشكل رقم (١) ، ويقابلها على الضفة الغربية مدينة طلخا ويحد المنصورة من الشرق ترعة المنصورية ، ومن الشمال نهر النيل «فرع دمياط» ومن الجنوب الطريق الدائرى «المنصورة – دمياط – المحلة الكبرى» وزمام قرية ميت خميس ، ويمكن اعتبارها فى موقع شبه مركزى بالنسبة لمحافظة الدقهلية ؛ لأن إطارها المساحى مثلث الشكل ، أو بالأحرى دلتا مصغرة ، تمتد ذراعها الشرقى من مركز السنبلاوين حتى المطرية ، والذراع الغربى يمثله مركز طلخا ، شربين ، بلقاس ، ويأتى مركز ميت غمر بمثابة قاهرة الدقهلية ، أما وسط الدلتا فيشغله مركز أجا والمنصورة .

وتحتل مدينة المنصورة مكاناً وسطاً بين دمياط فى الشمال ، ومدن القناة فى الشرق ، ومدن وسط الدلتا فى الغرب ، ومدينة القاهرة فى الجنوب ، فالمسافة بين مدينتى المنصورة ودمياط ٦٦ كم ، وبينها وبين القاهرة ١٢٤ كم ، وتبعد عن مدن القناة بمسافة (١٨٤ كم عن بورسعيد) ، (١٣٦ كم عن الإسماعيلية) ، (٢٣٠ كم عن السويس) ، وفى الغرب تبتعد مدينة المحلة الكبرى «المدينة الصناعية المهمة فى الدلتا» عن المنصورة بحوالى ٢٧ كم ، كما تبتعد مدينة الزقازيق عن المنصورة مسافة ٥٥ كم ، وقد اكسبها هذا الموقع الجغرافى بعداً هاماً كموقع محورى تلتقى عندها شبكات النقل فى كافة الاتجاهات من أرض الدلتا .

(*) أستاذ الجغرافيا المساعد بقسم الجغرافيا – كلية الآداب – جامعة المنصورة .

شكل رقم (١) الموقع الفلكي والنسبي لمدينة المنصورة

وقـد زاد من أهميـة موقـع مدينـة المنصـورة وقوعها قرب جبهة الالتحام بين المعمور واللا معمور بالأجزاء الشمالية والشرقية من الدلتا ، أى بين منطقة تعدد الموارد الزراعية والوفرة الإنتاجية ، والكثافة السكانية المرتفعة فى الجنوب والجنوب الغربى ، ومناطق الاستصلاح للبرارى والمستنقعات فى الشمال والشمال الشرقى .

وقد اكتسبت مدينة المنصورة نوعاً من العقدية الاصطناعية ؛ بسبب التقاء السكك الحديدية ، والطرق البرية والمائية ، مما أثر فى زيادة حجم الحركة والنقل عبر أراضيها ، حيث تعد الآن مفتاح المرور المتجه من محافظات دمياط ، والشرقية ، ومدن القناة للوصول من أقرب طريق إلى محافظات الغربية ، وكفر الشيخ ، والمنوفية والبحيرة ، وقد ساعد على ربط الجهات الواقعة شرقى فرع دمياط بجهات وسط الدلتا إقامة مجموعة من الكبارى أهمها (كوبرى طلخا – المنصورة ، والكوبرى العلوى الجديد فى الجنوب من المدينة) ومن خلال المسافات بين مدينة المنصورة وباقى مدن الدقهلية نلاحظ الآتى :

- تحتل مدينة المنصورة موقعاً شبه وسطى تقريباً لمحافظة الدقهلية ؛ حيث تبعد عن مدينة جمصة فى الشمال بحوالى ٤٨ كم ، فى حين تبعد عن مدينة ميت غمر فى الجنوب ٤٠ كم ، كما تبعد عن مدن بلقاس ، وشربين ١٨ كم ، والسنبلاوين ١٨ كم ، أما أقصى مسافة فهى تتمثل بين المنصورة والمطرية على بحيرة المنزلة ٧٣ كم .

- تلتقى فى مدينة المنصورة معظم الطرق الرئيسية ، الأمر الذى جعلها نقطة التقاء ومنطقة جذب سكانى واقتصادى لباقى أنحاء الدقهلية ، فهى ترتبط بمعظم مناطق الإنتاج الرئيسية ، سواء الزراعية أو مناطق الثروة السمكية المتمثلة فى بحيرة المنزلة ، وكذلك المناطق الصناعية ، وترتبط أيضاً بمراكز التجمعات السكانية فى الدقهلية مما جعل معظم أنحاء محافظة الدقهلية مرتبطة ارتباطاً مباشراً بحاضر المحافظة .

- وتتصل مدينة المنصورة بباقى مدن الدلتا بواسطة مجموعة من المداخل والمخارج التى تربط المدينة بإقليمها الجغرافى والأقاليم المجاورة ، وتنحصر هذه المداخل فى الآتى :

- المدخل والمخرج الشمالى الشرقى لمدينة المنصورة (مدخل ومخرج جديلة) ومن خلاله ترتبط مدينة المنصورة (مدخل ومخرج جديلة) ومن خلاله ترتبط مدينة المنصورة بمدن فارسكور والزرقاء ودمياط ، حيث تبلغ المسافة مع المدينة الأخيرة ٦٦ كم .

- المدخل والمخرج الشمالى للمدينة (مدخل ومخرج طلخا) ويخدم الاتصال بين مدينة المنصورة ، شربين ، كفر سعد ، دمياط ، كفر الشيخ (٦٢ كم) .

● المدخل والمخرج الجنوبى للمدينة ، ويخدم اتصال مدينة المنصورة بالجزء الجنوبى من مركز المنصورة ومنه إلى مدينة القاهرة (١٢٤ كم) عن طريقين طريق المنصورة – الزقازيق القاهرة ، طريق المنصورة ميت غمر – القاهرة .

● مدخل ومخرج ميت خميس ، حيث يمثل المخرج الغربى للمدينة إلى مدن المحلة الكبرى (٢٧ كم) ومدينة طنطا (٥٨ كم) ، ثم إلى مدينة الإسكندرية .

أما عن موضع مدينة المنصورة حيث المكان الذى اختير لتقوم عليه المدينة وتتركز فيه رقعتها السكنية .

فيلاحظ موضعاً مميزاً لمدينة المنصورة نتيجة عوامل متعددة منها :

١ – شيدت المدينة على الضفة الشرقية لفرع دمياط عند ملتقى مجريين مائيين صالحين للملاحة هما فرع دمياط فى الشمال ، والبحر الصغير فى الشمال .

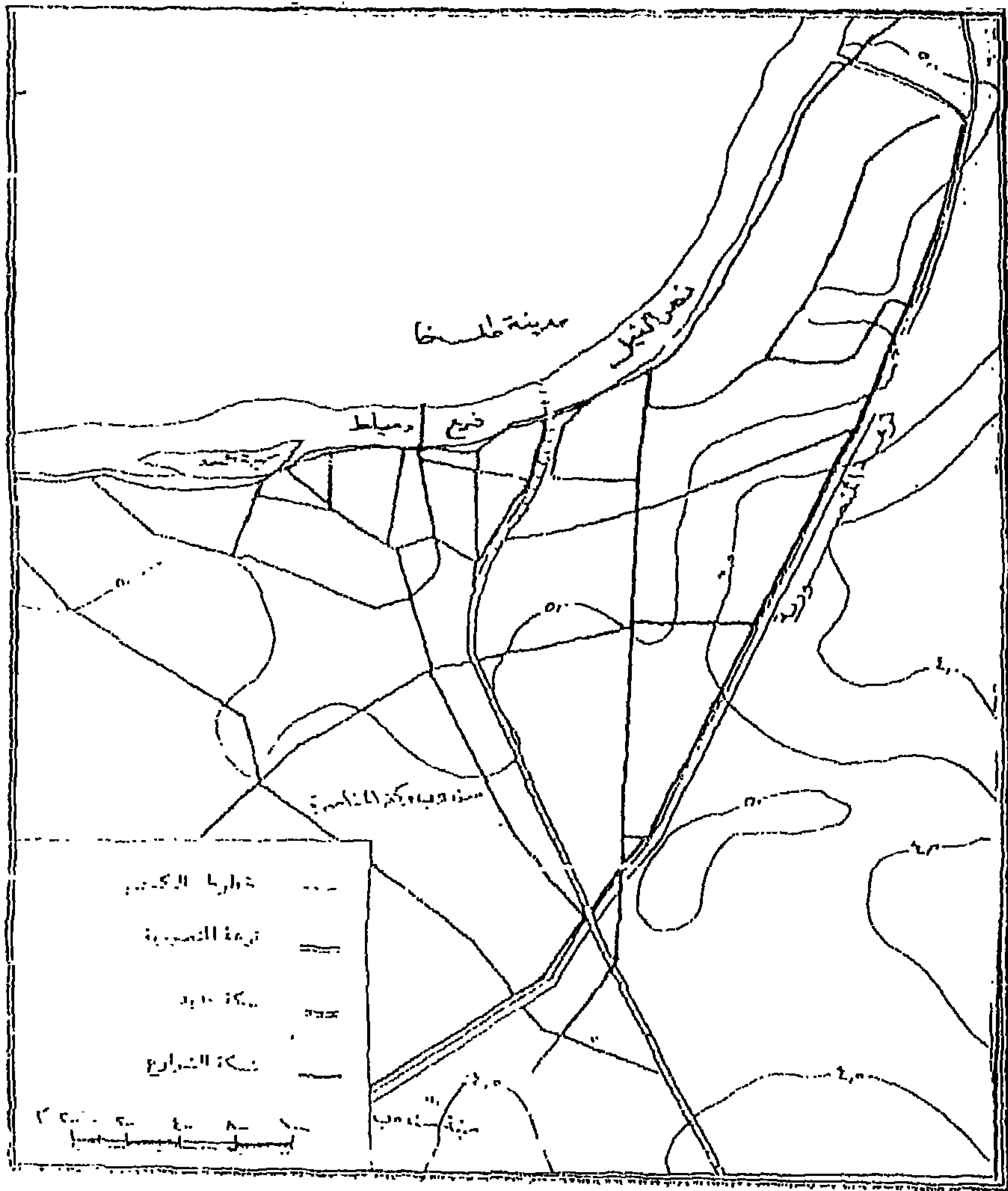
٢ – أوجد الموضع النهرى للمدينة فى نقطة تمثل عقدة نهرية رئيسية كبيرة للنقل لاسيما نهر النيل لفترة طويلة كطريق للنقل الرئيسى «مختار الشهاوى» ١٩٧٦ . ص ٩) مما ضاعف من أهمية المدينة وحدد دورها الإقليمى من حيث الامتداد والنفوذ .

٣ – ساعد على أهمية موضع مدينة المنصورة توفر شبكة نقلية جيدة أضافت إلى الموضع بعداً جديداً ومهما تزداد حيويته ، وبدونها تقل أهميته (شهدى عبد الحميد ١٩٩٩ ، ص ٥) .

وقد أضافت طرق النقل المختلفة بعداً كبيراً فى العلاقات المكانية لمدينة المنصورة حيث نجد الطرق المائية الممثلة فى فرع دمياط وترعة المنصورية ، فقد لعبت دوراً مهماً فى النشأة الأولى أكبر من دورها فى الوقت الحاضر ، فقد كانت تمثل الوسيلة الرئيسية فى الربط والاتصال ، كما نجد السكك الحديدية التى أضافت أهمية لخصائص موضع المدينة فى منتصف القرن التاسع عشر وذلك من خلال تقوية شبكة العلاقات المكانية بين مدينة المنصورة ومدن المحافظات المجاورة .

وفيما يلى إشارة إلى الخصائص الجغرافية لموضع مدينة المنصورة :

● من خلال تحليل طبوغرافية موضع مدينة المنصورة نلاحظ أهمية دراسة هذا العنصر من خلال أثره فى النشأة الأولى ، ثم فى النمو العمرانى بعد ذلك ، وذلك لتأكيد قيام عمران المدينة على المناسيب المنخفضة ؛ حيث يظهر الشكل رقم (٢) أن مدينة المنصورة ظهرت على منسوب ٥ متر فوق منسوب سطح البحر على الجانب الشرقى لنهر النيل (فرع دمياط) أى أن المساحة التى أقيم عليها عمران المدينة مستوية أو شبه ذلك ، ولم تشكل خطوط السطح مانعاً طبوغرافياً أمام قيام العمران وامتداده خلال المراحل الزمنية المتلاحقة .



شكل رقم (٢) الخريطة الطبوغرافية لمدينة المنصورة

• كما أن قيام عمران مدينة المنصورة على الجانب الشرقى لنهر النيل (فرع دمياط) يعكس أثر التضاريس ، والملامح الفزيوغرافية فى موضعها وامتداد محاور نموها بصفة خاصة وفى مورفولوجيتها بصفة عامة .

يأتى تجانس التربات المحيطة بمدينة المنصورة فى خصائصها الميكانيكية والإنتاجية كعامل مساعد على الامتداد العمرانى الحديث بشكل أو بآخر ؛ لذا فإنها لم تختر أى من مواد البناء خاصة أن جميعها تحولت إلى الطوب الأحمر والخرسانة المسلحة وغيرها التى وفدت إلى المدينة من خارجها ، ولكن ليس بمسافات بعيدة (حوالى ١٠ – ٢٠ كم) .

قامت مدينة المنصورة فى موضع قريب من مصادر المياه وطرق النقل والمواصلات بعيداً عن مجال غارات العدو والغزاة ، وبذلك نجد أن المدينة قد اقترنت اقتراناً كبيراً بفرع دمياط – وترعة المنصورية لما تقدمه هذه الطرق المائية من وظائف مهمة مثل سد حاجة المدينة بالمياه اللازمة للحياة ، كما مثلت طرقاً للنقل منذ فترة طويلة وإلى الآن نسبياً عندما كان طموح الكثير من المدن المصرية الوصول إلى أحد جوانب النهر أو أحد فروعه (Smalles, 1968, p. 46) .

يتضح مما سبق مدى تميز موضع مدينة المنصورة ، فموضعها النيلى (فرع دمياط) ساعدها على الاستقرار والدوام ، كما ساعدت هذه المجارى المائية على توطين عمليات تنقية المياه اللازمة للمدينة ، وقد بلغت درجة الإفادة أقصاها من تكامل الطرق المائية مع طرق النقل الأخرى ، فيما يسمى بالعقدة الاصطناعية حيث التقاء الطرق المائية مع الطرق البرية مع السكك الحديدية (جمال حمدان ، ١٩٧٧ ، ص ص ٢٨٦ – ٢٨٧) .

ومن الخصائص الطبيعية لموضع مدينة المنصورة مجرى فرع دمياط حيث تظهر فى وسط هذا المجرى الجزيرة الشرقية التى تكونت نتيجة لبطء التيار المائى مع قلة الانحدار مع ظهور الشطوط الطبيعية (أراضى طرح النهر) بمسافات متزايدة أوقات الفيضان والعكس ، ومع توالى عمليات الإرساب النهرى ارتفعت مناسيبها وقد جذبت هذه الشطوط بعض الاستخدامات العمرانية مثل النوادى الترفيهية «نادى جزيرة الورد على سبيل المثال» .

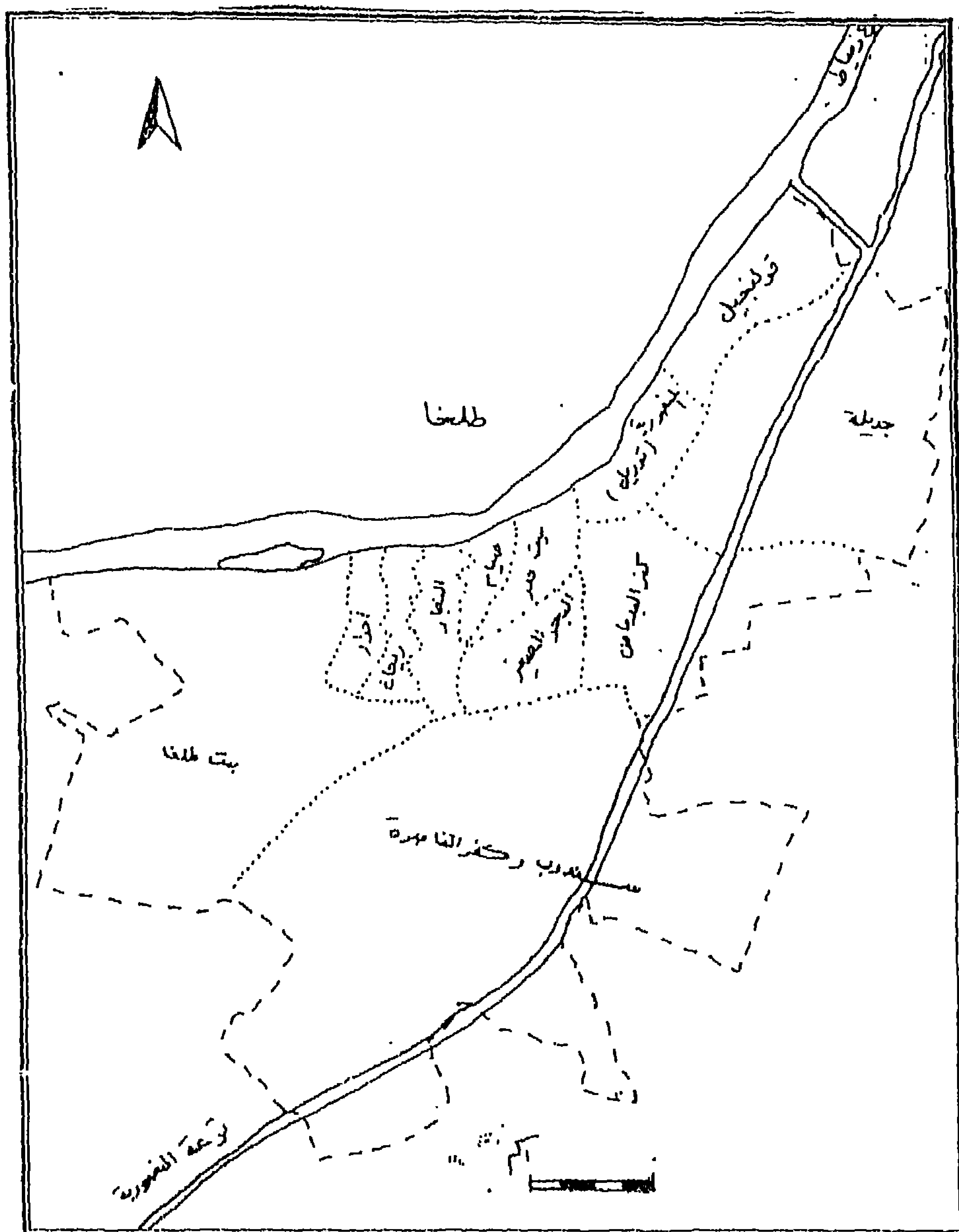
وبدراسة الخريطة الطبوغرافية ١/ ٢٥٠٠٠ لمدينة المنصورة نجد تباين عرض مجرى فرع دمياط ، فلو تتبعنا من أقصى الغرب وحتى الشمال الشرقى نجده يتغير من ٣٢٦ متراً إلى ٤٥٠ متراً إلى ١٣٠ متراً (عند الكوبرى الحديدى مما يفسر سبب اختيار موضعه) إلى ٣٢٥ متراً ، هذا التباين

ولا شك يفيد فى فتح مجال واسع للتيارات الهوائية المختلفة تلك التى تعبر هذا المسطح المائى بمتوسط عرض ٣٠٠ متر تقريباً ، صانعة ميزة مناخية لمدينة المنصورة إذا أخذنا فى الاعتبار الاتجاه العام للرياح فى الإقليم (شمالى / شمالى غربى – جنوبى / جنوبى شرقى) ، وينعكس ذلك على أسعار الأراضى ونمط المبانى وارتفاعاتها واتجاهات الشوارع واستخدامات الأرض حيث تتضح أهمية القيمة التطبيقية من دراسة مثل هذه العناصر التى تقلل من تلوث البيئة بالمدينة (أحمد حسن نافع ، ١٩٩٨ ، ص ٣٧٤) وبدراسة خريطة المدينة ١/ ١٠٠٠٠ يظهر مدى الاستفادة من ذلك حيث تعامد الشوارع الرئيسية على الواجهة النهرية ، ليس هذا فقط بل ساعد على جذب العديد من أشكال النشاط المختلفة الصحية المتمثل فى مستشفيات جامعة المنصورة ، وجامعة المنصورة ، والمنشآت الإدارية والسكنية والترفيهية ، والتجارية وغيرها .

أما عن التقسيم الإدارى فنجد أن مدينة المنصورة تنقسم إلى قسمين : حى الغرب ، ويضم خمس شياخات هى : ميت طلخا ، وسندوب ، والحوار ، وريحان ، والنجار ، وحى شرق ويضم سبع شياخات هى : صيام ، وميت حدر ، والبحر الصغير ، والمنصورية ، وكفر البدماص ، وقولنجيل كما هو موضح بالشكل رقم (٣) .

ثانياً - النشأة ومراحل النمو العمرانى :

لم تذهب مدينة المنصورة في نشأتها لأبعد من النصف الأول من القرن الثالث عشر الميلادى ، وكانت الوظيفة الحربية هى الأساس فى قيام المدينة ، فقد أنشئت فى العصور الوسطى فى الفترة الأيوبية أبان الخطر الصليبى على مصر ، وأنشأها السلطان الكامل عام ١٢١٩ ميلادية ، عندما تمكن الصليبيون من اقتحام دمياط وأعقب ذلك احتلال الصليبيين لمدينة تنديس ببحيرة المنزلة ، وعندئذ وجد السلطان الكامل أن معسكره فى فارسكور مهدد من الشمال والشمال الشرقى ، فاضطر إلى الرحيل بجيشه جنوباً إلى موضع اختاره سابقاً فيما يبدو ، وأودعه فى حساب خططه الدفاعية المستقبلية ، ولم يكن لهذا الموضع اسم معروف وقتذاك ، كما لم تكن له صفة طبوغرافية تميزه عن سائر ما حوله من أراضى الدلتا سوى أنه موضع فضاء فسيح مثلث الشكل تقريباً ، يقع بين البحر الصغير (بحر أشموم سابقاً) والشاطئ الشرقى للنيل (محمد مصطفى زيادة ، ١٩٦١ م ، ص ٥٣) ، وقد اختار الملك الكامل هذا الموقع لتقام عليه مدينة المنصورة ؛ لأنه محصن بضلعين مائيين هما



شكل رقم (٣) التقسيم الإدارى لمدينة المنصورة عام ٢٠٠٣

البحر الصغير المعروف بشدة انحدار جانبيه وسرعة تيار مياهه ، كما لا تستطيع أن تصل إليه قوات الصليبيين عن طريق النيل إلا بأسطول نهرى يقطع مسافة كبيرة من قواعده فى دمياط ليصل إلى المنصورة ، وفرع دمياط ، وهما يمثلان عاملى حماية ويسهلان عملية الدفاع عن معسكر الجيش المصرى ، ويعوقان هجوم الغزاة ، وقد سمى السلطان الكامل هذا الموضع الذى اختاره باسم المنصورة تفاؤلاً بانتصاره على الصليبيين .

ولم تزد مدينة المنصورة وقتئذ على قصر بجواره دور الأمراء والعساكر ، إذ كانت المدينة من المدن المسورة لحماية واجهتها المائية ، وصارت بعد ذلك مدينة كبيرة نسبياً ذات أسواق وحمامات وفنادق ، وذات طابع عمرانى بسيط ، يتسم مظهرها العام بالسمة العسكرية .

ولقد ظلت المدينة على حالها منذ أن أنشأها السلطان الكامل إلى إن انتقل إليها ديوان الحكم من بلدة أشموم الرومان عام ١٥٢٧ م ، فأصبحت عاصمة لإقليم الدقهلية .

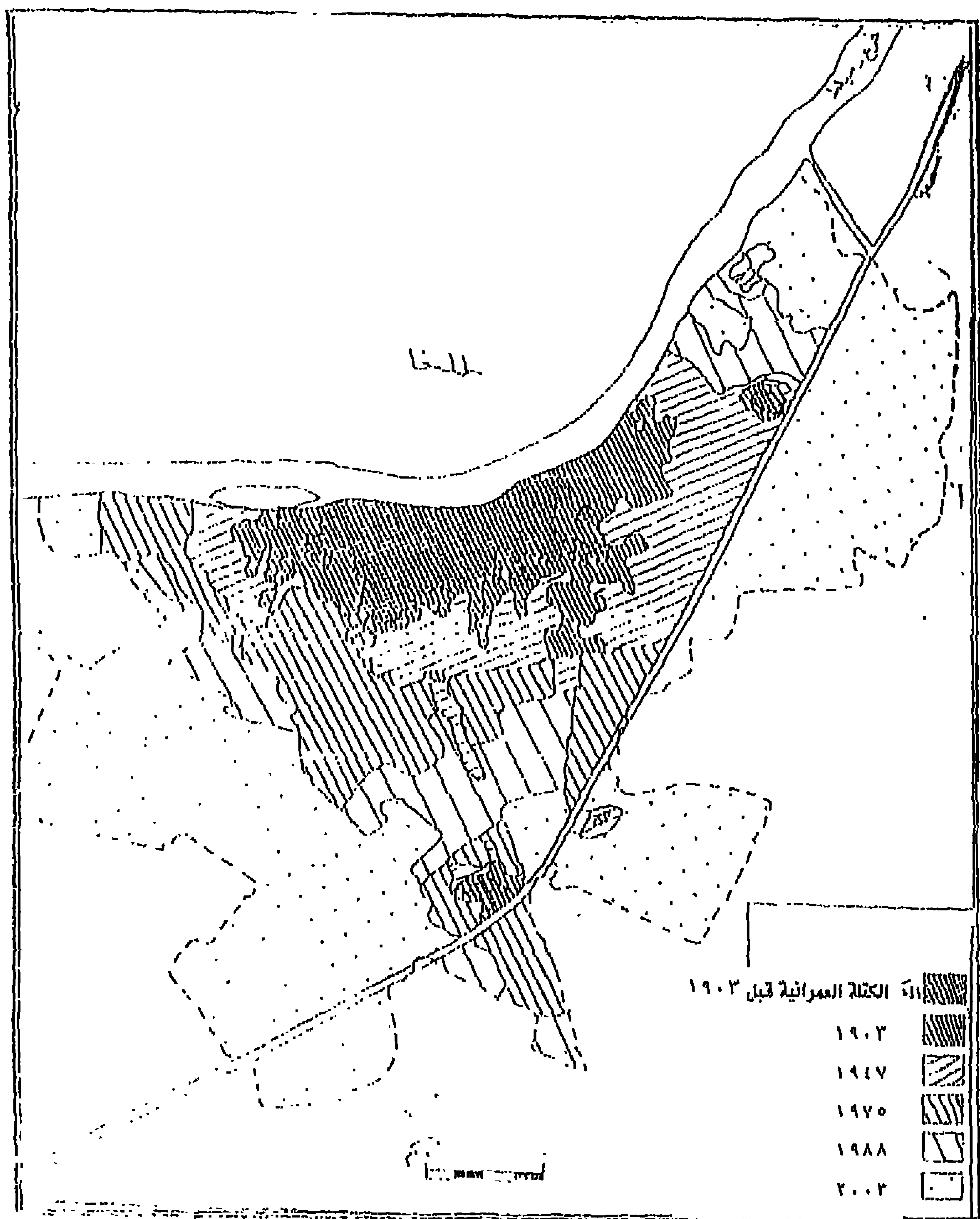
وكان لموقع المنصورة فى شمال شرق الدلتا ، واختيارها عاصمة لمديرية الدقهلية ، ما حفظ بقاءها طوال القرون الثلاثة التالية والمختلفة فى الحكم العثمانى الذى تضاءلت فى أثنائه قيمة معظم المدن العربية .

وفى نهاية القرن التاسع عشر ساعد كبر حجمها النسبى فى شرق الدلتا ، وموقعها على فرع دمياط على اختيارها عاصمة للدقهلية ، ومنذئذ وهى فى ازدياد وإطراد سكانى وعمرانى مستمر ، وتمثل قمة الهرم الحضرى فى شرق الدلتا فى نهاية القرن العشرين .

مراحل النمو العمرانى :

للوقوف على الشخصية العمرانية لمدينة المنصورة ، تجدر الإشارة إلى دراسة تطورها العمرانى ، وذلك من خلال دراسة المراحل التى مر بها عمران هذه المدينة ، فقد مرت بقفزات من التطور والاتساع وزيادة السكان ، الأمر الذى أدى إلى نمو رقعتها المبنية ، حتى وصلت إلى ١٧,٨٣ كم مربع عام ٢٠٠٣ م .

ويمكن أن نقسم الفترة ما قبل ١٩٠٣ – ٢٠٠٣ فى خمس مراحل ، وكان غياب البيانات عن المساحة العمرانية وراء عدم تقسيمها إلى مراحل متساوية ، وساعد على ذلك توفر الخرائط الدقيقة . وهذه المراحل كما هو واضح بالجدول رقم (١) والشكل رقم (٤) هى :



شكل رقم (٤) النمو العمرانى لمدينة المنصورة خلال الفترة (١٩٠٣ - ٢٠٠٣)

جدول رقم (١)

تطور المساحة العمرانية لمدينة المنصورة خلال الفترة ما بين (١٩٠٣ - ٢٠٠٣)

السنة	١٩٠٣	١٩٤٧	١٩٧٥	١٩٨٨	٢٠٠٣
المساحة المبنية .	٢,١٣	٤,٠٤	١٠,٢	١٤,٥	١٧,٨٣
مساحة الزيادة العمرانية .		١,٩١	٦,١٦	٤,٣	٣,٣
نسبة الزيادة العمرانية .		٪٨٩,٧	٪١٥٢,٥	٪٤٢,٢	٪٢٢,٨
نسبة المساحة العمرانية .	٪١٢	٪١٠,٧	٪٣٤,٦	٪٢٤,٢	٪١٨,٥
المساحة الكلية عام ٢٠٠٣ .					
معدل النمو السنوى .		٪٠,٠٤٣	٪٠,٢٢	٪٠,٣٢٨	٪٠,٣٥

المصدر : هيئة المساحة بالمنصورة ، بيانات غير منشورة ٢٠٠٣ ، والنسب من حساب الباحث .

(أ) المرحلة الأولى (منذ النشأة حتى بداية عام ١٩٠٣) .

(ب) المرحلة الثانية (١٩٠٣ حتى بداية ١٩٤٧) .

(جـ) المرحلة الثالثة (١٩٤٧ حتى بداية ١٩٧٥) .

(د) المرحلة الرابعة (١٩٧٥ حتى بداية ١٩٨٨) .

(هـ) المرحلة الخامسة (١٩٨٨ - ٢٠٠٣) .

يلاحظ على هذا التقسيم عدم التوازن الزمنى ؛ حيث تراوح طول المراحل بين (١٣ - ٤٤ سنة) فتمتد المرحلة الأولى منذ النشأة الأولى وحتى بدايات القرن العشرين ويتوقف طولها على بعد نقطة البداية «النشأة الأولى» التى تختلف من مدينة لأخرى ، أما المرحلة الثانية ، والتى تكاد تغطى النصف الأول من القرن العشرين ورغم طولها فإنها تتسم بالثبات النسبى مقارنة بالنصف الثانى أو المراحل الثلاث التالية ، وأن ما جاء بها من أحداث لم تترك بصماتها على مناطق كثيرة من مصر وإن كان لها بعض الآثار الاجتماعية والاقتصادية كما هو الحال فى الحرب العالمية الأولى والثانية ، وتعلية خزان أسوان الأولى والثانية ، وقيام بنك مصر بمشروعاته المتعددة (أحمد حسن نافع ، ١٩٨٨ م ، ص ٣٧٧) .

وعموماً فإن لهذا التقسيم ما يبرره ، من حيث التغيرات التى حدثت فى المجتمع المصرى فى النصف الثانى من القرن العشرين ؛ ففى المرحلة الثالثة كان هناك ثورة ١٩٥٢ ، ثم عدوان ١٩٥٦ ، وتطبيق نظام الإدارة المحلية ، وإنشاء جامعة المنصورة ، والخطة الخمسية الأولى (٦١١٦٠ – ١٩٦٥/٦٤ م) ، وعدوان ١٩٦٧ ، وبناء السد العالى ، وحرب أكتوبر ، هذا إلى جانب العديد من التغيرات الاجتماعية ، إلى جانب عمليات التعديل الإدارى المتتالية ، والهجرات السكانية إلى مدينة المنصورة ، فضلاً عن تطابق المرحلة مع تعدادى ١٩٤٧ ، ١٩٧٦ تقريبًا ، أما المرحلة الرابعة (١٩٧٥ – ١٩٨٨) فتعد بداية دخول مصر على الانفتاح الاقتصادى ، واستثمار عوائد المصريين العاملين فى الخارج ، وفى نهاية هذه المرحلة استشعرت الدولة خطورة الزحف العمرانى وتآكل الأرض الزراعية مما حبا بها إلى تحديد كردونات القرى والمدن المصرية ، وتمثل المرحلة الخامسة (١٩٨٨ – ٢٠٠٣) الأوضاع الحالية بكل متغيراتها المختلفة ويمكن أن نوجز مراحل التطور العمرانى واتجاهاته لمدينة المنصورة على النحو الآتى :

(أ) المرحلة الأولى (منذ النشأة حتى بداية عام ١٩٠٣) :

سبقت الإشارة من قبل إلى أن النشأة الأولى للمنصورة تعود فى المقام الأول لأسباب عسكرية ، وقد بلغت الرقعة المبنية للمدينة خلال تلك الفترة ٢,١٣ كم مربع وهو ما يعادل ١٢ ٪ من نسبة الرقعة المبنية عام ٢٠٠٣ وتتميز هذه المرحلة بخصائص هى :

امتداد المدينة بشكل عرضى ، حيث تحاذى فرع دمياط لمسافة ٢ كم ، ولم تتجاوز الرقعة المبنية فى خلال هذه الفترة وجود قصر تحيط به دور الأمراء والعساكر ، ومع وظيفتها الحربية صارت من المدن الكبيرة ذات الأسواق والحمامات ، والفنادق ، وتميزت هذه المدينة العسكرية بشوارعها الضيقة والمتعرجة لغياب التخطيط والسرعة فى البناء لأغراض غير سكنية (وسيم عبد الحميد ، ١٩٦٨ ، ص ص ٢٦ – ٣٠) ، ولا تزال هذه المنطقة القديمة حول دار بن لقمان قائمة حتى الآن ، حيث تظهر عليها مظاهر الهدم والقدم لمبانيها ، وتمتد شوارعها نحو الجنوب ، ويعكس اختيار المدينة الأولى موضع جيد .

تأثرت مدينة المنصورة فى مورفولوجيتها فى هذه المرحلة بامتداد المجارى المائية ممثلة فى فرع دمياط وترعة المنصورية وترعة أم جلاجل ، بالإضافة إلى امتداد خط سكة حديد يربط المنصورة بالقاهرة والإسكندرية ومنطقة القناة منذ عام ١٨٦٩ م .

اتخذت رقعة المدينة المبنية فى هذه المرحلة شكلاً نصف دائرى مع امتدادات اسفينية نحو الجنوب ، وقد تخطى العمران فى هذه المرحلة السكة الحديد متجهاً نحو الشرق ليلتحم بمبانى قرية ميت حدر ، وظهر طابعها العمرانى بشكل مميز عن القلب القديم ؛ حيث استقامت الشوارع بعد إنشاء كوبرى طلخا الحديدى الذى يربط بين غرب ووسط الدلتا وشرقها ، وتكاملت العلاقات المكانية على جانبى فرع دمياط وقامت بعض المبانى الحكومية عليه ، بطابع غير سكنى . وتناثرت حتى وصلت إلى ترعة المنصورية ، كما ظهرت الامتدادات العمرانية فى الطرف الجنوبى على هوامش شياخة ريحان والنجار وصيام ، وظهر فى أقصى الغرب المستشفى العام .

(ب) المرحلة الثانية (١٩٠٣ حتى بداية ١٩٤٧) :

امتدت هذه المرحلة لفترة ٤٤ عامًا ، أى تقريباً النصف الأول من القرن العشرين ، وفى هذه المرحلة تم تقسيم المنصورة إلى قسمين ، قسم أول (حى غرب) ويضم شياخات ميت طلخا ، والحوار ، وريحان ، والنجار ، وقسم ثان (حى شرق) وتضم شياخات ميت حدر ، وصيام .

بلغت المساحة العمرانية لمدينة المنصورة فى نهاية هذه المرحلة ٤,٠٤ كم مربع ، وتعادل ١٠,٧ ٪ من مساحة المدينة بنسبة قدرها ٨٩,٧ ٪ عن مساحة المرحلة السابقة (١,٩١ كم مربع تقريبًا) ورغم زيادة المساحة العمرانية من ٢,١٣ كم مربع إلى ٤,٠٤ كم مربع خلال ٤٤ سنة ، مازال التباين قائمًا بين أحياء مدينة المنصورة ، إذ يأتى حى غرب بنحو ١/٥ المساحة العمرانية والباقى من نصيب حى شرق ، وكان أحد أسباب هذه الزيادة ظهور شياختى صيام والمنصورية .

ويعزى نمو المدينة العمرانى فى هذه المرحلة إلى :

– الزيادة السكانية الكبيرة خلال هذه الفترة ، إذ بلغ عدد سكان المنصورة عام ١٩٠٧ نحو ٤٩,٩ ألف نسمة ، وصل عام ١٩٤٧ إلى نحو ١١٣ ألف نسمة وبمعدل نمو سنوى ٢,٤ ٪ ، وقد أضافت هذه الزيادة مساحات من الرقعة المبنية فى المناطق الواقعة على الأطراف .

– التعديلات الإدارية ، والتى تمثلت فى ضم كفر البدماص وتوابعه .

– تكامل طرق النقل المختلفة (المائى – الحديدى – البرى) وقيام العديد من المنشآت على فرع دمياط ، مما ساعد على قيام مراكز تجميع الأقطان ، وإنشاء مضارب الأرز فى المدينة .

– شكلت الترع الفرعية وجوانبها مجالاً جديداً لجذب العمران ومصانع الطوب فى حين ساعد فرع دمياط على جذب المؤسسات الحكومية والبنوك والشركات مثل شركة عمر أفندى وشركة بيع المصنوعات وغيرها .

اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره خلال تلك الفترة :

أخذ النمو العمرانى فى هذه المرحلة اتجاهات عديدة أصلية وفرعية للمدينة ؛ حيث يستبعد اتجاه الشمال ، ويلاحظ أن أغلب عمليات الامتداد والتوسع العمرانى فى هذه المرحلة أخذت اتجاها شرقيًا / غربيًا أكثر منه شماليًا / جنوبيًا ، والذى أضاف مساحة كبيرة للمدينة . تلك التى تساوى جملة المساحة منذ النشأة وحتى بداية القرن العشرين ، ومع ذلك تباينت هذه الزيادة فى بعض الاتجاهات كما سبق ، إذ تشكل مجتمعة زيادة حول الجسم الحضرى الكبير لمدينة المنصورة ، وهى بذلك تختلف تماماً عن الزيادة فى القرى الثلاث التى أضيفت بعد ذلك ، ولم تساهم إلا بنحو ٧,٥٪ من جملة الزيادة ، ويمثل الاتجاه الشمالى الشرقى أهم اتجاهات النمو العمرانى ؛ حيث تخطى العمران فى هذه المرحلة ترعة المنصورية ، وواصل امتداده لتضم مدينة المنصورة كفر البدماص بتوابعه مثل عزبة واصف وأمينة حسين ، وكفر أبو دبوس كأحد أشكال النمو الحضرى ، ومن ناحية أخرى ، وربما أن النمو العمرانى امتد فى أغلب الاتجاهات ، شكل (٦) السابق فبقياس مسافة الامتداد فى كل الاتجاهات نجدها قد بلغت ٦ كم ، وبتوزيعها على الاتجاهات المختلفة ، جاء الاتجاه الشرقى أعلاها ١٣٥٠م، ثم الشمال الشرقى ١٣٠٠م ، ثم الجنوب الشرقى ١١٧٥م ، والغربى ٩٢٥م ، أما الاتجاه الجنوبى فكان ٥٠٠ م ، ثم الجنوب الغربى ٤٢٥ م ثم يتدرج الانخفاض فى الاتجاهات الأخرى حتى نجدها تصل فى الشمال الغربى إلى ١٢٥ م .

أما عن الخصائص المورفولوجية للنمو العمرانى فى هذه المرحلة فنجد زيادة فى أعداد الشياخات فى مدينة المنصورة من ست إلى تسع شياخات ؛ حيث ضمت المدينة شياخات البحر الصغير ، وتوريل «المنصورية حاليًا» وكفر البدماص ، ورغم أنهم ضمن الكتلة العمرانية إلا أن ضمها إدارياً قد ساعد على الامتداد والتوسع والنمو فى أغلب الاتجاهات ، كما وقفت ترعة أم

جلاجل فى الجنوب كعائق أمام النمو العمرانى ، ولم يتخطاها سوى مدرسة الزراعة المتوسطة ، كما ظهرت فى أطراف شياخة النجار جبانة المسلمين ، تلك التى مثلت حداً جنوبياً للعمران ، هذا بالإضافة إلى شغل المبانى مساحات الفضاء بين الكتل السكنية ؛ حيث طوق عمران هذه المرحلة النوايات العمرانية الجديدة – خاصة – على الأطراف الشرقية والغربية .

نلاحظ أيضاً أن ترعة المنصورية جذبت العديد من الاستخدامات غير السكنية ، مثل شون القطن ، صوامع الغلال ، والمبانى الإدارية مثل المحكمة الشرعية ، كما نلاحظ ظهور الفيلات ، والمصالح الحكومية فى المنطقة المحصورة بين ترعة المنصورية ، والسكة الحديد ، كما ظهرت بعض المبانى الحكومية مثل تفتيش الرى ، والمدرسة اليونانية ، والمتنزهات ، ومحطة توليد الكهرباء ، كما انتشرت على الأطراف الغربية للكتلة العمرانية العديد من المصالح التعليمية والصحية والترفيهية مثل المدرسة الثانوية الصناعية ، والمدرسة الثانوية ، ومستشفى الرمد ، والأمراض الصدرية ، وأخيراً النادى الرياضى الملكى .

وإذا ما أضفنا هذه المرحلة إلى المرحلة السابقة لبلغت نسبة الرقعة المبنية من جملة المساحة عام ٢٠٠٣ حوالى ٢٢,٧ ٪ ويدل ذلك على القفزة العمرانية التى تحققت فى النصف الأول من القرن العشرين . وعلى مستوى أحياء المدينة ، بلغت الرقعة المبنية حتى عام ١٩٤٧ م ٤٢,٤ ٪ فى حى شرق ، مقابل ١٤ ٪ فى حى غرب مما يشير إلى أن هذا الحى شهد فى الخمسين سنة الأخيرة توسعاً عمرانياً بشكل سريع ومتلاحم ، ومثلما تباينت مساحة الأحياء تباينت مساحة الشياخات من ٥٣,٢ ٪ فى شياخة المنصورية إلى ١,٢ فى شياخة ميت حدر انعكاساً للحجم السكانى .

(جـ) المرحلة الثالثة (١٩٤٧ حتى بداية ١٩٧٥) :

تتنوع عوامل النمو العمرانى فى هذه المرحلة ، أهمها الزيادة السكانية ، والتى بلغ معدلها ٢,١ ٪ والآثار الاجتماعية والاقتصادية المرتبطة بثورة ١٩٥٢ ، وقيام عدد من المصانع ، والتى ساعدت على جذب أعداد كبيرة من المهاجرين الريفيين إلى المدينة ، وتطبيق نظام الإدارة المحلية والذى نتج عنه قيام عدد من المنشآت ، وبداية نشأة جامعة المنصورة ، بالإضافة إلى الهجرة النازحة من مدن القناة والتى ارتبطت بالحروب الإسرائيلية العربية الثلاث .

وقد ازدادت المساحة العمرانية من ٤,٠٤ كم مربع إلى ١٠,٢ كم مربع ، ولايزال التباين قائماً بين شياخات المدينة ، ويظهر ذلك بين شياخة سندوب ٢٩,٤ ٪ ، وبين شياخة قولنجيل ٠,٧ ٪ مما يؤكد عدم التوازن فى المساحة العمرانية للشياخات ، فرغم أن ما أضيف إلى المدينة من الجنوب ، والشمال كانت قرى ذات طابع ريفى ، ولعل موقع كل منها سبب مباشر فى مساحتيهما ، إذ تمتع سندوب بمزايا الموقع الأفضل فى مدخل مدينة المنصورة من الجنوب وقولنجيل فى الشمال ؛ حيث تتكامل فى الأولى طرق النقل المائية والحديدية والبرية ، فضلاً عن إمكانية اتصالها بالمدن المجاورة بشكل أفضل .

وقد بلغ معدل النمو العمرانى فى هذه المرحلة نحو ٠,٢٢ كم مربع ، ويرجع السبب فى زيادة هذا النمو إلى مزايا موقع المدينة ، ووظيفتها الإدارية الأولى ، فضلاً عن إنشاء جامعة المنصورة وزيادة عدد كلياتها . وقد تباينت معدلات النمو العمرانى فيما بين حى غرب ٠,١٣٢ كم٢ ، وحى شرق ٠,٠٨٨ كم٢ ، ويؤكد ذلك التوسع الصناعى والتخطيط العمرانى فى الطرف الجنوبى من المدينة ، كما تباينت شياخات المنصورة هى الأخرى فى معدلات نموها العمرانى مثلما تباينت فى مساحتها العمرانية ، إذ جاءت أعلاها شياخة سندوب ٠,١ كم مربع أدناها شياخة ميت حدر ٠,٠١ كم٢ .

وقد شهدت هذه المرحلة ردم وتحويل الجزء الأدنى من ترعة أم جلاجل عام ١٩٥٠ م ليحل محل هذا الجزء شارع الجلاء بسبب النمو العمرانى السريع نحو الجنوب ، كما شهدت أيضاً تحويل ترعة المنصورية (١٩٦٢) ليحل محلها شارع الجيش حالياً ليعد المدخل الرئيسى لمدينة المنصورة ، وأهم محاور الحركة بين شطرى المدينة ، أو بالأحرى بين العمران القديم فى الغرب ، والحديث فى الشرق .

اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره فى المرحلة الثالثة :

يتبين من دراسة الشكل رقم (٤) السابق أن النمو العمرانى فى الاتجاهات المتعدد لم يختلف كثيراً عن المرحلة السابقة ؛ إذ بقياس أطوال النمو العمرانى فى جميع الاتجاهات وجد أنه بلغ ٥,٨ كم ، وبدراسة كل اتجاه على حدى ، نجد أن التباين ما يزال قائماً ؛ حيث حقق اتجاه الشرق جاذبية للعمران (بأكثر من ١,٣٥ كم) ، يليه الشمال الشرقى ، والشمال الغربى (٢٥٠م) ، (١٢٥م) على

الترتيب ، بينما وصل أدناه فى الجنوب (٧٥ م) ، ويتضح هنا أهمية الخصائص الجغرافية لموضع المدينة خاصة الاتجاهات ذات الجاذبية القصوى ؛ حيث تتكامل طرق النقل بدرجاتها المختلفة مع الضم الإدارى للقرى المجاورة فى الشرق والجنوب ، أما فى الغرب فكان بناء جامعة المنصورة محوراً للنمو العمرانى .

أما على مستويات شياخات مدينة المنصورة ، فقد نما بعضها فى اتجاهات محددة بلغت الشرقيات أقصاها ، تليها الجنوبيات ، وأخيراً الغربيات ، أما البعض الآخر مثل شياخات قولنجيل ، وجديلة ، وسندوب فقد نمت فى اتجاهات واضحة وذلك على مسافات قصيرة .

وأهم ما يميز مورفولوجية العمران فى هذه المرحلة الآتى :

- طوق النمو العمرانى فى الشرق شياختى ميت حدر ، وكفر البدماص .
- تخطى العمران ترعة المنصورية ، ومصرف المنصورة المجرى القديم .
- التحام عمران قرية جديلة بمدينة المنصورة .
- اقتراب العمران من الحدود الغربية لمدينة المنصورة .
- تقلصت المسافة بين عمران قريتى سندوب وقولنجيل وبين مدينة المنصورة .
- عدم ظهور تناثرات عمرانية فى هذه المرحلة .
- انحصر العمران فى الجنوب الغربى بين الكتلة العمرانية القديمة ، وبين بعض كليات ومعاهد جامعة المنصورة (خاصة بعد عام ١٩٦٢) .
- مثل شارع عبد السلام عارف (حالياً) الحد الجنوبى لنمو عمران هذه المرحلة ، خاصة شياخات النجار وريحان ، أو بمعنى آخر بينها وبين شياخة سندوب .
- وقفت المنطقة الصناعية بشياخة سندوب حداً أمام النمو العمرانى فى اتجاه الجنوب الشرقى .
- ساعد النمو العمرانى فى نقل العديد من الاستخدامات التى تحتاج إلى مساحات واسعة إلى أطراف الكتلة المبنية مثل الملاعب «ستاد المنصورة» والأندية الرياضية إلى جانب محطات الصرف الصحى والسلخانات ، كما ساعدت السكة الحديد على قيام مستودعات البترول .

(د) المرحلة الرابعة (١٩٧٥ حتى بداية ١٩٨٨):

تزامنت هذه المرحلة مع ما يعرف بفترة الانفتاح الاقتصادى بعائداته ونتائجه فى مجالات التنمية المختلفة ، ومن أهمها التنمية العمرانية ، وقد واصلت المنصورة نموها العمرانى ، حتى بلغت الرقعة العمرانية نحو ١٤,٤٦ كم مربع أى أنها زادت بمساحة كبيرة ٤,٢٦ كم مربع فى ١٣ سنة .

أما على مستوى أحياء المدينة ، فقد تفوق حى غرب على حى شرق بنسبة ٦٤,٥٪ إلى ٣٥,٥٪ بعد أن كانا أقرب إلى التساوى فى بداية المرحلة (١٩٧٥) ، وجدير بالذكر أن الرقعة العمرانية فى هذه المرحلة لم تشارك فيها كل الشياخات ، ففى حى غرب شاركت جميع وحداته عدا شياخة النجار ، بينما لم تشارك من حى شرق سوى شياختين : جديلة وقولنجيل ، وليس ذلك لعدم وجود توسع عمرانى ، ولكن لأن هذه الشياخات طوقتها مبانى شياخات أخرى كما وقفت ترعة المنصورية وفرع دمياط أمام توسعاتها العمرانية من ناحية أخرى .

وقد بلغت معدلات الزيادة فى الرقعة المبنية فى هذه المرحلة قدراً كبيراً بلغ ٠,٣٢٨ كم مربع سنوياً ، وقد نمت أحياء المدينة عمرانياً بمعدلات مرتفعة وبشكل ملحوظ ، حيث بلغ معدل النمو ٠,٣١ كم مربع سنوياً فى حد غرب ، فى حين نما حى شرق بحوالى ٠,١٨ كم^{٢} سنوياً رغم أن نصف الشياخات تقريباً توقفت فى نموها العمرانى عند بداية هذه المرحلة ، وأما النصف الآخر فقد تباين معدل نموها من ٠,١٩٥ كم مربع سنوياً فى شياخة سندوب ، وبين ٠,٠٠١٦ كم مربع سنوياً فى قولنجيل .

اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره فى المرحلة الرابعة:

إن النمو العمرانى فى هذه المرحلة أخذ اتجاهات مختلفة تمثلت فى الاتجاهات الجنوبية والغربية للمدينة ، ومن ناحية أخرى فإن هناك جاذبية العمران فى الاتجاه الجنوبى لبعض الشياخات دون البعض الآخر مثل شياخة كفر البدماص (حى شرق) وإلى حد ما فى جديلة ، وقولنجيل ، وجدير بالذكر أن النمو العمرانى لشياخة سندوب ليس فى النواة الأصلية فقط ، ولكن على أطراف زمامها الشمالى ، أى فى اتجاه شياخات النجار والحوار ، وميت طلخا ، وبالتالى فقد نمت شياخة سندوب بطريقتين : الأولى حول نواتها العمرانية ، أما الثانية فتطويق الكتلة السكنية فى شياخة الحوار وريحان والنجار «حى غرب» ، أما الاتجاه الشمالى فقد تمثل فى شياخة سندوب الأصلية ،

أما الشياخة الثانية فكانت ميت طلخا ، تلك التى نمت فى اتجاه الجنوب والغرب بشكل متصل فى هذه الفترة القصيرة .

ويقياس اتجاهات النمو العمرانى الأصلية والفرعية فى هذه الفترة فقد بلغت جملة أطوالها نحو ٣,٤ كم توزعت كالتالى : الجنوب الشرقى أعلاها بنسبة ٣٦,٧ ٪ ، يليه الشمال الغربى بنسبة ٣٠,٨ ٪ ، وأقلها فى الجنوب الغربى بنسبة ٤,٤ ٪ وتتوزع النسبة الباقية على الاتجاهات الأخرى .

ويمكن ملاحظة تقسيم مدينة المنصورة إلى نطاقات ثلاثة مميزة لمورفولوجيتها إذ تمثل النواة العمرانية التى نمت المدينة حولها فى الكتلة المبنية حتى عام ١٩٠٣ ليس فقط فى الكتلة الرئيسية ، بل أيضًا فى نواة التوابع أو الشياخات ذات الأصل الريفى «كفر البدماص ، جديلة ، سندوب ، قولنجيل» أما المنطقة الوسطى فتظهر بصورة واحدة بل تكاد تغطى عمران الفترة ما بين (١٩٠٣ – ١٩٧٥) ، أما المنطقة الحديثة «الهوامش» فتشغل من ١٩٧٥ حتى الآن ، ويعتمد هذا التقسيم على عناصر الخطة فى كل مرة ، حيث نمط الشوارع ، ودرجة استقامتها ، ومدى تعرجها ، وأحجامها ، ونمط مبانيها وانتظامها ، حيث تظهر منطقة الهوامش «حاليًا» بشكل واضح ، فنجد استقامة الشوارع ووضوح التخطيط والتقسيم العمرانى ، ليس فى بعض المناطق دون غيرها ، وقد ساعد تجانس طبوغرافية المكان ووضوح ايكيولوجية عمرانية ، وذلك بشكل واضح فى المنصورة ، وأهم خصائص مورفولوجية العمران فى هذه الفترة :

- تخطى العمران حدود كردون مدينة المنصورة فى الجنوب .
- واصلت طرق النقل والمواصلات جاذبيتها للعمران فى الاتجاهات الرئيسية .
- ولت مدينة المنصورة وجهها نحو الجنوب ؛ حيث المداخل الرئيسية بعد إنشاء الكوبرى العلوى الذى يربطها بمدن المحلة وطنطا والإسكندرية والقاهرة ودمياط .
- طوق العمران شياخة سندوب بشكل يضاعف ما كانت عليه من قبل .
- وقفت ترعة المنصورية كعائق للتوسع العمرانى شرقًا باستثناء بعض الكتل السكنية التى تظهر مرتبطة بالكبارى فى الشرق وتمثل مدخل للمدينة .
- طوق العمران والاستخدامات العامة كالجبانات .
- امتلاء الفراغات بين الكتل العمرانية بالمدينة .

● أثر الموقع الجغرافى والمدخل الجنوبى لمدينة المنصورة ، حيث تخطى عمران شياخة سندوب حدود زمامها الزراعى جهة الجنوب الشرقى .

(هـ) المرحلة الخامسة (١٩٨٨ - ٢٠٠٣):

استغرقت هذه المرحلة ١٥ سنة ، وقد حققت المدينة نمواً عمرانياً سنوياً يفوق نظيره فى أية مرحلة من المراحل السابقة حيث بلغ معدل النمو السنوى ٣٥ ألف متر مربع ووصلت مساحة الكتلة السكنية ١٧,٨٣ كم٢ بزيادة قدرها ٣,٣٣ كم٢ عند نهاية المرحلة السابقة فى بداية عام ١٩٨٨

وفى هذه المرحلة واصل حى غرب تفوقه ليشغل ٦٦,٥ ٪ من مساحة المدينة بما فيه من استخدامات تشغل مساحات كبيرة «الجامعة والمصانع» ، وينخفض نصيب حى شرق إلى ٣٣,٥ ٪ ، أى أن مساحة حى غرب بلغت ١١,٨٥ كم٢ أى ضعف مساحة حى شرق ٥,٩٨ كم٢ . وعلى مستوى الشياخات نجد التباين واضحًا بينها من ٤١,٣ ٪ لسندوب إلى ٢,٥ ٪ لقولنجيل ، وجدير بالذكر أن الزيادة العمرانية لم تأت إلا من أربع شياخات فقط ، تمثلها ميت طلخا والحوار وسندوب «حى غرب» وجديلة «حى شرق» ؛ حيث لم تجد الشياخات الأخرى مخرجًا للنمو العمرانى الأفقى ، وإن كان للنمو الرأسى فيها مجال كبير .

<u>اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره فى المرحلة الخامسة :</u>

أخذ النمو العمرانى لمدينة المنصورة فى هذه المرحلة تقدمه فى الشمال الشرقى فى الأجزاء التى تحيط بشياختى «جديلة وقولنجيل» ، وفى الجنوب فى الأجزاء الشمالية من شياخة سندوب ، وجنوب شياختى الحوار وميت حدر ، وأيضاً فى جنوب شياخة ميت طلخا ، وإن كان النمو العمرانى تمثل فى ملء الفراغات البينية بين شياخات ميت حدر والنجار وريحان وبين شياخة سندوب وكان مطوقاً لشياخة قولنجيل وعموماً أخذ النمو العمرانى فى هذه المرحلة اتجاهات ومحاور رئيسية هى :

● الاتجاه الجنوبى والجنوبى الغربى والشرقى .

● الاتجاه الشمالى الشرقى .

● واصلت ترعة المنصورية منعها للعمران فى اتجاه الشرق .

• ساعدت عدة عوامل على النمو العمرانى لمدينة المنصورة فى هذه الاتجاهات ، منها امتداد تأثير جامعتى المنصورة والأزهر على التخطيط والتوسع فى الجنوب الغربى ، بالإضافة إلى امتداد خدمات المرافق العامة مثل محطة مياه الشرب والصرف الصحى وشون الغلال فى الجنوب ، وظهور المبانى الحكومية والإدارية مثل إنشاء حى غرب وبعض المنشآت والأبنية الرياضية ، كما ساعد الموقع الجغرافى وقيام الصناعة فى الجنوب على ظهور النمط العمرانى المختلط .

ويمكن إبراز العوامل التى أثرت فى النمو العمرانى والتى تمثلت فى عوامل الطرد من داخل المدينة وعوامل الجذب على أطرافها فى الآتى :

١ – انخفاض أسعار الأراضى على الأطراف مقارنة بمثيلاتها فى شياخات وسط المدينة .

٢ – قيام بعض الأنشطة الصناعية فى شياختى سندوب وميت طلخا ، واحتياجاتها إلى مساحات واسعة لنقل وتخزين الخامات ومستودعات الطاقة .

٣ – سهولة وإمكانية الوصول إلى أطراف المدينة عنها فى الوسط والقلب التجارى .

٤ – تطوير وتحسين شبكة الطرق ، وفتح الشوارع الكبيرة المنظمة ، وشق الطرق الجديدة «الطريق الدائرى الجديد» .

٥ – إمداد المناطق الهامشية بخدمات البنية الأساسية كالصرف الصحى والمياه والكهرباء .

٦ – وضع دور التخطيط العمرانى بالمدينة فى توفير سكن لعمال الشركات الصناعية والإسكان الاقتصادى .

٧ – تنوع أشكال استخدام الأرض على الأطراف الحديثة .

٨ – تنمية وتطوير مداخل المدينة .

٩ – ارتفاع المستوى الاقتصادى والدخل الفردى . مما دفع السكان إلى تشييد مبانى خاصة على أطراف المدينة نتيجة قوة الطرد المركزية من قلب المدينة ؛ مما أدى إلى زيادة التوسع وتحول الكثير من الأراضى الزراعية إلى مبانى .

سكان مدينة المنصورة :

أولاً - النمو السكاني :

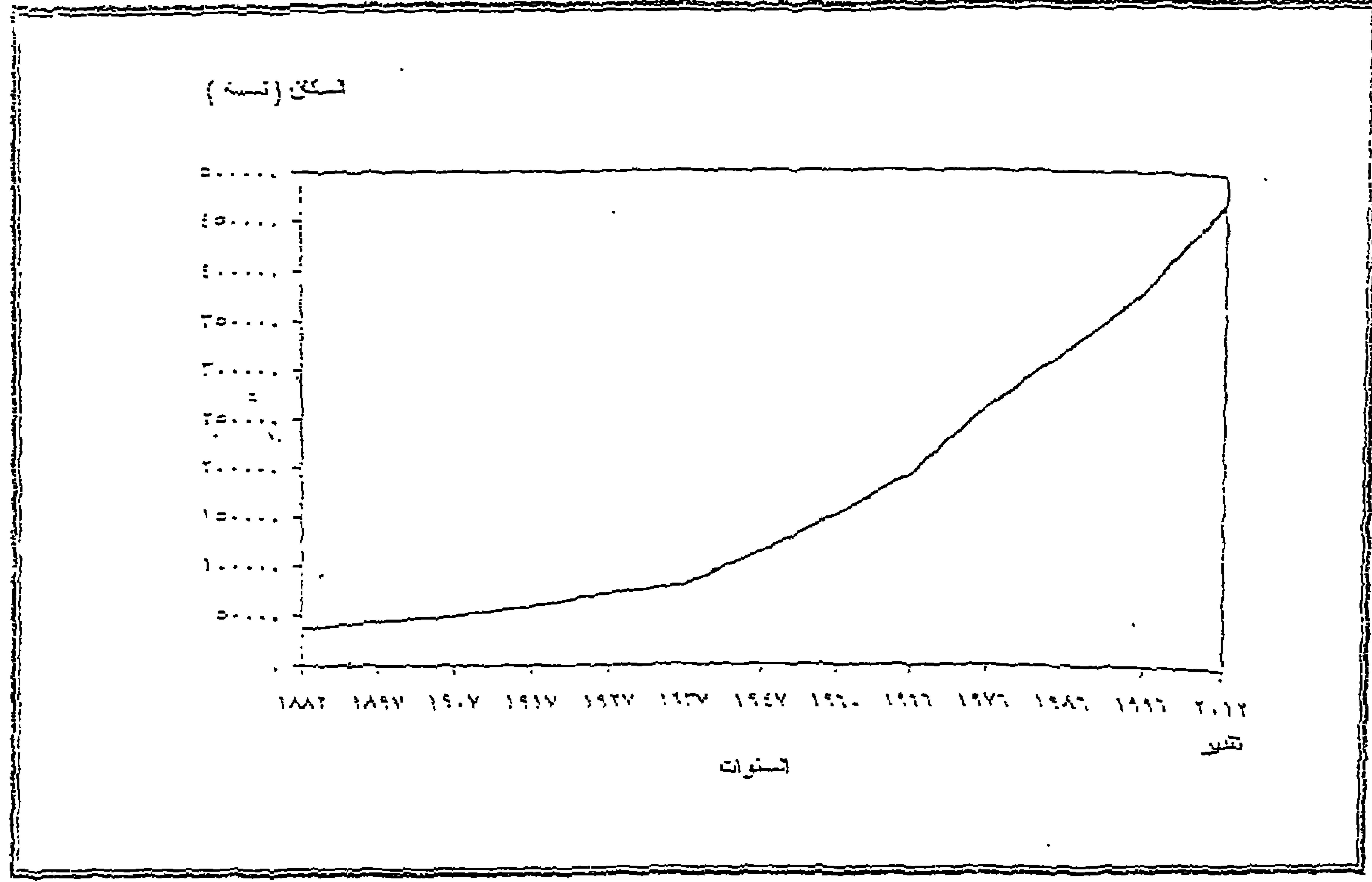
يتضح من خلال الجدول رقم (٢) والشكل (٥) مدى التغيرات التى واكبت النمو السكانى فى مدينة المنصورة منذ عام ١٨٨٢ وحتى عام ١٩٩٦ والتى تبدو على النحو التالى :

● تضاعف حجم سكان المنصورة طوال الفترات التعدادية إلى ما يقرب من ١٢ مرة عما كانت عليه فى الفترة ما بين (١٨٨٢ - ١٩٩٦) ، حيث زاد عدد السكان إلى أكثر من الضعف ما بين (١٨٩٧ - ١٩٢٧) ثم تضاعف مرة أخرى خلال الفترة ما بين (١٩٢٧ - ١٩٧٦) إلى أكثر من أربع مرات ، حيث ارتفع عدد السكان من ٣١,٧ ألف نسمة عام ١٨٨٢ ليصل إلى ٦٣,٦ ألف نسمة عام ١٩٢٧ ؛ والسبب فى ذلك يكمن فى موقع مدينة المنصورة وأهميته مع بداية القرن الماضى ؛ حيث أصبحت المدينة أهم مراكز تجميع القطن فى شرق الدلتا ، ومن ثم كان ذلك أذانًا بقيام نشاط صناعى جديد بها تمثل فى المحالج الميكانيكية (LOZACH, 1935, P. 21) ، هذا بجانب مد خطوط السكك الحديدية وربطها بالمراكز الأخرى خاصة المحلة الكبرى التى تعد مركز تصنيع القطن فى مصر (نعيمة منصور ١٩٨٧ ، ص ٢٧٦) قد استمرت الزيادة السكانية وتطور حجم السكان حتى وصل إلى ٣٦٩,٤ ألف نسمة عام ١٩٩٦ ، وهذه الزيادة السريعة خلال الفترة الأخيرة كانت سمة على مستوى الجمهورية وظهرت بوادرها مع بداية النصف الثانى من القرن العشرين ، وقد ساعد على ذلك التغير الذى شهده الاقتصاد المصرى بعد ثورة ١٩٥٢ ، وما صاحب ذلك من جهود ملموسة لرفع المستوى الصحى وتوسيع قاعدة المستفيدين بالخدمات الصحية فى الريف والحضر ، وما ترتب على ذلك من انخفاض معدل الوفيات انخفاضاً واضحاً (فتحى أبو عيانة ، ١٩٩٤ ، ص ٦) .

جدول (٢) تطور حجم السكان ومعدل النمو السنوى لسكان مدينة المنصورة فى الفترة (١٨٨٢ - ١٩٩٦)

التعداد	حجم السكان	الزيادة السنوية	التعداد	حجم السكان	الزيادة السنوية
١٨٨٢	٣١٧١٠	-	١٩٤٧	١٠١٩٦٥	٤,٨
١٨٩٧	٣٧٢٦٦	١,٢	١٩٦٠	١٦٨٢٢٦	٨,٨
١٩٠٧	٤١٨٩٧	١,٢	١٩٧٦	٢٥٩٣٨٧	٦,٢
١٩١٧	٥١٤٤٦ .	٢,٣	١٩٨٦	٣١٧٥٠٨	٠,٢٤
١٩٢٧	٦٣٦٧٦	٢,٤	١٩٩٦	٣٦٩٦٣١	٢,٠
١٩٣٧	٦٩٠٣٦	٠,٨			

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، التعداد العام لمحافظة الدقهلية للتعدادات المذكورة .



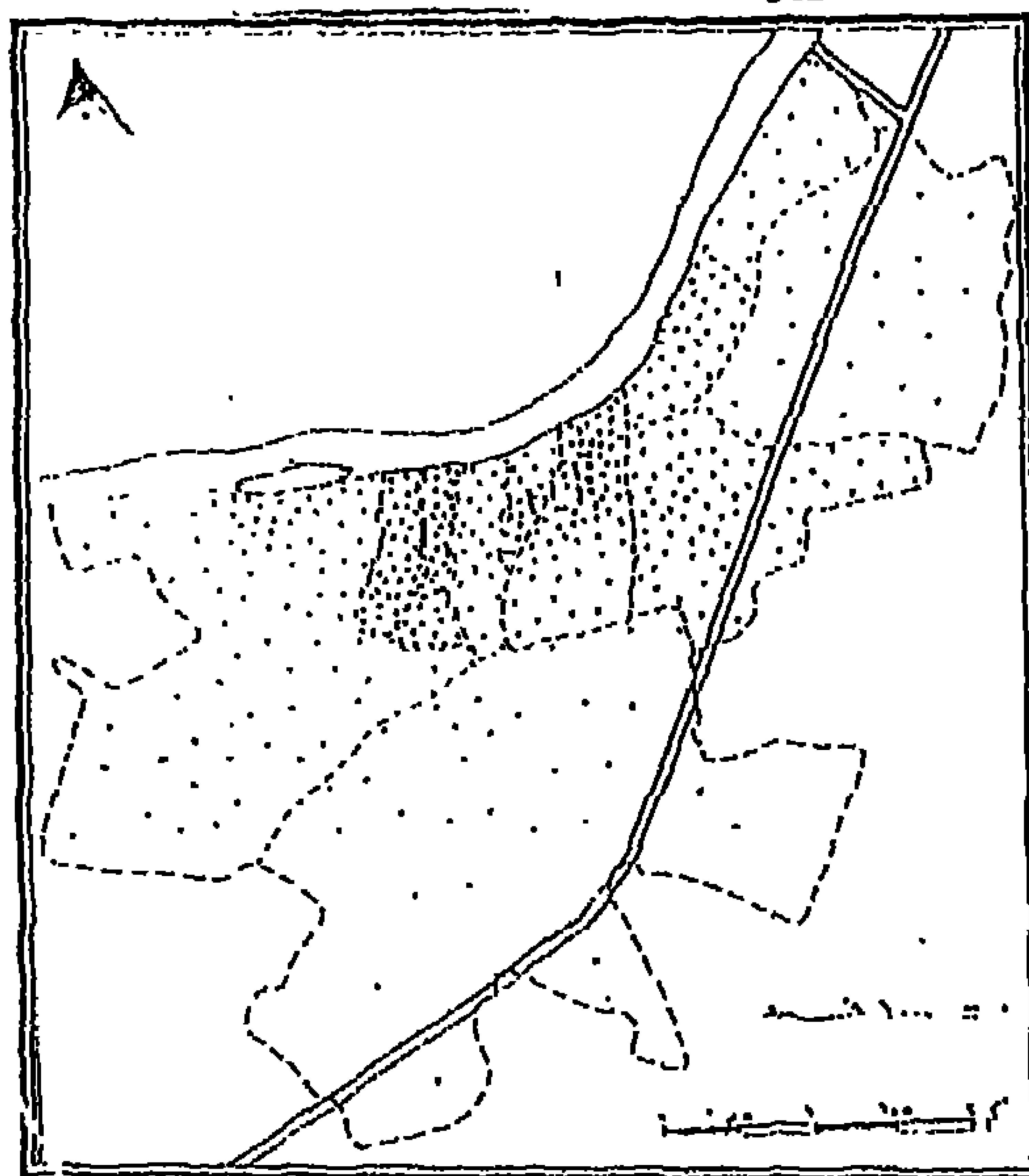
شكل رقم (٥) تطور سكان مدينة المنصورة خلال الفترة من (١٨٨٢ حتى تقدير ٢٠١٢ م)

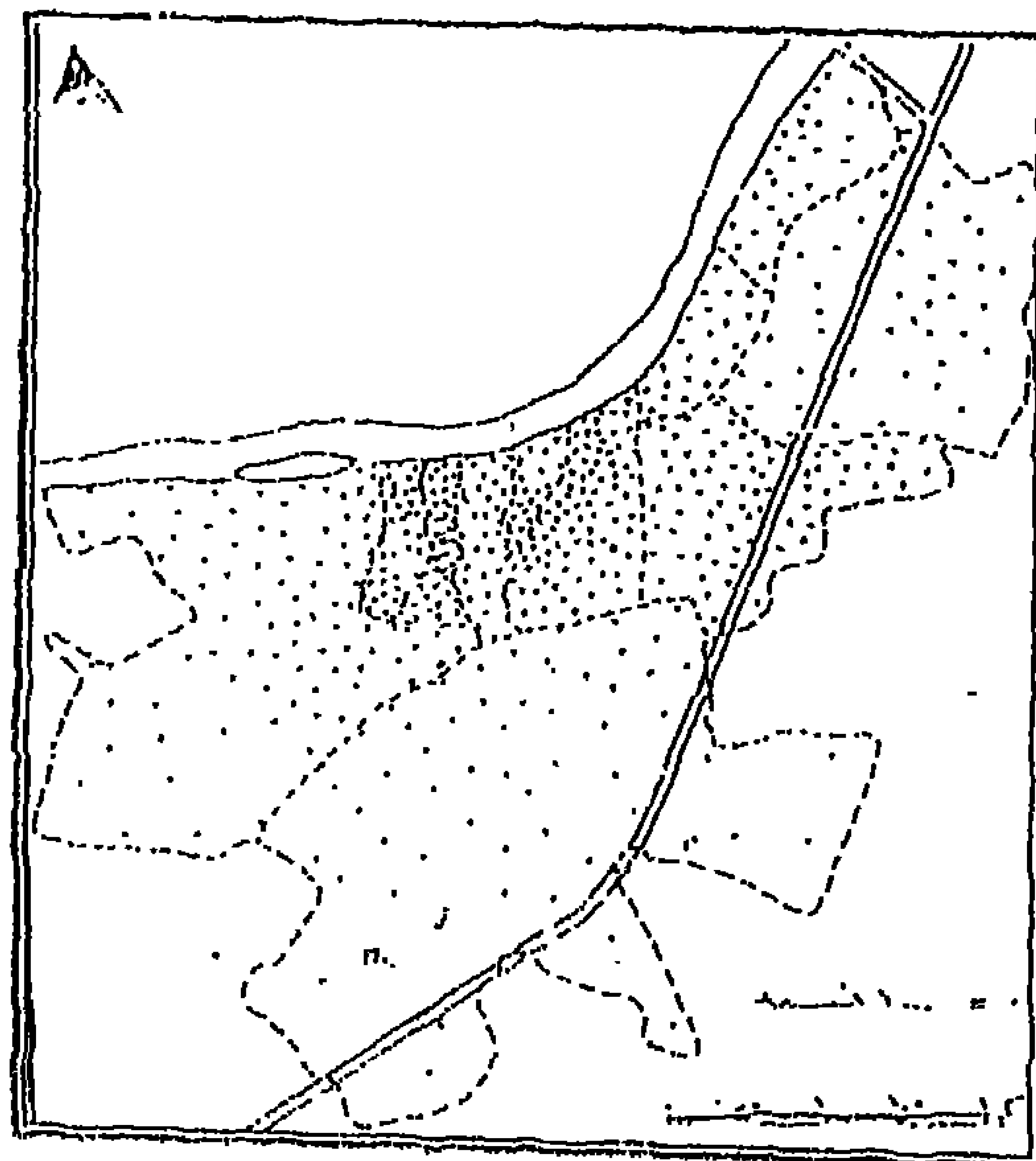
• من خلال دراسة معدلات النمو السكاني السنوى لسكان المنصورة يلاحظ انخفاضها فى الفترة (١٨٨٢ – ١٩٣٧) بالمقارنة بالفترات التعدادية التالية ؛ وذلك نتيجة الحروب وعدم الاستقرار وانتشار الأمراض والأوبئة وبالتالى أدى ذلك إلى انخفاض معدلات الزيادة الطبيعية ، أما الفترة التى تلت تعداد ١٩٤٧ فقد تميزت بنسبة نمو سكاني مرتفعة ؛ حيث تمثلت فيها معالم الثورة الديموغرافية بوضوح (أحمد على إسماعيل ، ١٩٨٢ ، ص ١١) حيث انخفاض معدلات الوفيات بعد هذا التاريخ فى حين ظلت معدلات المواليد مرتفعة ، وإن كان البعض يرى أن أرقام تعداد ١٩٤٧ مبالغ فيه بعض الشيء ، حيث اختلط فى الأذهان فى هذا التعداد الذى ارتبط بنظام بطاقات التموين فى جعل العائلات تبالغ فى عدد أفراد أسرتها للحصول على مواد تموينية أكثر حيث جاء التعداد فوق الحقيقة (جمال حمدان ، ١٩٨٤ ، ص ٤٤) .

• يلاحظ ارتفاع نسبة النمو السنوى لسكان مدينة المنصورة خلال الفترة (١٩٤٧ – ١٩٧٦) ، وقد يرجع ذلك إلى ارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية ، بالإضافة إلى أن مدينة المنصورة قد حققت مستويات تنموية مرتفعة سواء كانت اجتماعية أو اقتصادية ترتب عليها تركز الخدمات والهيئات الحكومية مع انتعاش الصناعة بها ، مما أدى إلى زيادة حجم الهجرة الوافدة إليها خلال تلك الفترة ، كما لا ننسى ضم المدينة لبعض القرى المجاورة مما ساهم فى زيادة حجم السكان ، أما فى الفترة الأخيرة فقد تراجع حجم الهجرة الوافدة إلى المدينة ، حيث بدأ تيار الهجرة النازح من المدينة – خاصة – إلى الدول العربية البترولية مع ازدحام المدينة وارتفاع أسعار الأراضى والمساكن نتيجة تعدد الأدوار الوظيفية للمدينة مما ساعد على ارتفاع حجم السكان .

توزيع السكان :

على الرغم من أن توزيع السكان فى المدينة لا يمكن أن يكون متوازناً إلا أن التقسيم الإدارى يكون أكثر عدالة ؛ حيث تنقسم مدينة المنصورة إلى ١٢ شياخة منها خمس شياخات بحى غرب والسبع الأخرى بحى شرق ، وكلما كان توزيع السكان متقارب مع توزيع الوحدات الإدارية كلما دل على عدالة التوزيع من الناحية النظرية ويخضع هذا التوزيع لمجموعة من العوامل المترابطة والمتداخلة ، فعلى سبيل المثال تؤثر مستويات التطور الاقتصادى والتقنى فى عدد السكان الذى يمكن إعالتهم فى منطقة معينة (طه حمادى ، ١٩٨٨ ، ص ٦٣٤) ويتبين من الجدول رقم (٣) والشكل رقم (٦) توزيع السكان بمدينة المنصورة وشياختها على النحو التالى :


توزيع السكان فى مدينة المنصورة عام ١٩٨٦


توزيع السكان فى مدينة المنصورة عام ١٩٩٦

شكل رقم (٦)

● تباين توزيع السكان بين شياخات المدينة إذ تحتل شياخة ميت طلخا المرتبة الأولى بحوالى خمس سكان المدينة ١٩,١٨ ٪ يليها قولنجيل ١٧,٩٦ ٪ ، ويتقارب حجم السكان بين ثلاث شياخات وهى الحوار ، وريحان ، البحر الصغير بحوالى العشر تقريباً لكل منها ، وتستوعب الشياخات الخمس نسبة ٦٨,٣ ٪ من سكان مدينة المنصورة فى حين تشترك باقى الشياخات بالثلث تقريبًا وبنسب متقاربة .

جدول (٣) التوزيع الطلق والنسبى لسكان شياخات مدينة المنصورة فى الفترة ١٩٦٦ – ١٩٩٦

التعداد / الشياخات	١٩٦٦		١٩٧٦		١٩٨٦			
	عدد السكان	٪	عدد السكان	٪	عدد السكان	٪	عدد السكان	٪
ميت طلخا	٣٦١٨٤	١٨,٩	٥٠٧٥٧	١٩,٥٧	٦١٨٦٢	١٩,٥٢	٧١٤٥٥	١٩,٣
الحوار	٢٨٤٠٨	١٤,٨	٣٠٨٦٣	١١,٩	٣٢٤٥٨	١٠,٢٤	٣٦٥٥٨	٩,٩
ريحان	١٩٢٤٤	١٠,١	٢٨٤١٣	١٠,٩٥	٣٢٢٥٩	١٠,١٧	٣٣٥٧٢	٩,١
النجار	٢٦٤٦٧	١٣,٨	٢٨٩٤١	١١,١٦	٢٥٩٨٩	٨,٢١	٢٢٠٩١	٦
(سندوب وكفر المناصرة)	٨٢٣٠	٤,٣	١١٠٤١	٤,٢٦	٢٥٧٠٠	٨,١١	٤٣٥٧٥	١١,٨
حى غرب	١١٨٥١٣	٦١,٩	١٥٠٠١٥	٥٧,٨٣	١٧٨٢٦٥	٥٦,٢٥	٢٠٧٢٥١	٥٦,١
صيام	١١٩٤٢	٦,٢	٤٨٥٥	١,٨٧	٣٧٣٠	١,١٨	٣:٣٦	٠,٨٢
ميت حدر	٦٣٣٦	٣,٣	٤٥٦١	١,٧٦	٣٩٥٠	١,٢٣	٣٥٧٦	٠,٩٧
البحر الصغير	٢١١٩٧	١١,١	٢٩٩٤٣	١١,٥٤	٣٤٧١٤	١٠,٩٦	٣٣٩١٠	٩,١٨
المنصورية	٥٤٢٦	٢,٨	١٢٩٨٤	٥,٠٠	١٢٤٤١	٣,٩٢	١٠٨١٨	٢,٩٣
كفر البدماص	٢١٠٠٥	١٠,٩	٤٠٧٩٨	١٥,٧٣	٥٧٨٨٣	١٨,٢٧	٦٥٠١٥	١٧,٦
جديلة	٧٠٤٠	٣,٧	١١٩٢٥	٤,٦٠	١٨١٦٤	٥,٧٣	٣٢٥٩٠	٨,٨٢
قولنجيل	–	–	٤٣٠٦	١,٦٦	٧٧٦٨	٢,٤٦	١٣٢١٣	٣,٥٨
حى شرق	٧٢٩٤٦	٣٨,١	١٠٩١٧٢	٤٢,١٧	١٣٨٦٠٥	٤٣,٧٥	١٦٢١٥٨	٤٣,٩
جملة المنصورة	١٩١٤٥٩	١٠٠	٢٥٩٣٨٧	١٠٠	٣١٦٨٧٥	١٠٠	٣٦٩٤٠٩	١٠٠

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء التعداد النهائى لمحافظة الدقهلية ، التعدادات المذكورة من حساب الباحث .

شياخات حافظت على ترتيبها من حيث عدد السكان خلال الفترة من (١٩٦٦ – ١٩٩٦) مع تزايد حجم سكانها ، وهما شياختان ميت طلخا ، وكفر البدماص وهاتان الشياختان تحتلان المرتبة الأولى والثانية على الترتيب فى تعدادات ١٩٨٦ ، ٧٦ ، ١٩٩٦ من حيث نسبة السكان حيث تستحوذان على ٣٥,٣٪ من جملة نسبة السكان عام ١٩٧٦ ، ٣٧,٧٩٪ عام ١٩٨٦ م ، ٣٦,٩٪ عام ١٩٩٦ ، أى أنهما يضمان معاً أكثر من ثلث سكان مدينة المنصورة ، وتعد شياخة ميت طلخا مقراً لجماعة المنصورة ، ومستشفياتها ومراكزها الطبية المتخصصة ، فضلاً عن المستشفيات العامة ، فضلاً عمّا تتمتع به من كثافة الخدمات المتنوعة سواء التعليمية أو الاجتماعية والتجارية وغيرها ، وبالتالى تعد هذه الشياخة مركز الثقل السكانى للمدينة .

• شياخات تقدمت مراتبها وارتفعت نسبة سكانها وتضم شياخات سندوب وكفر المناصرة ، وجديلة ، وقولنجيل ، وهذه الشياخات تعد أحدث شياخات المدينة ، وبالتالى فتمثل عامل جذب لهجرة السكان إليهن نظراً لانخفاض أسعار مساكنها ، وانخفاض كثافة السكان بالمقارنة بالشياخات الأخرى كما سيتضح بعد ذلك وتضم هذه الشياخات الثلاثة نسبة ٢٤,٢٪ من جملة سكان مدينة المنصورة عام ١٩٩٦ .

• شياخات تراجعت مراتبها وانخفضت الأهمية النسبية السكانية لها خاصة فى تعداد ١٩٩٦ ، وتضم شياخات الحوار ، والمنصورية ، وصيام ، والنجار والبحر الصغير ، وتعد هذه الشياخات قلب مدينة المنصورة ونواتها ، وبالتالى تعد من أكثر الشياخات ازدحاماً بالسكان ، لعدم التوسع العمرانى ، وازدحام المساكن بالسكان وعدم قدرتها على تحمل أعداد أخرى لسكان وافدون جدد ، وأكثر هذه الشياخات وضوحاً فى انخفاض نسبة عدد سكانها شياخة النجار بحى غرب ، حيث انخفضت نسبة سكانها من ١٣,٨٪ عام ١٩٦٦ إلى ٦٪ فقط عام ١٩٩٦ م .

• حافظ حى غرب على تفوقه فى الحجم السكانى على حى شرق خلال الفترة من (١٩٦٦ – ١٩٩٦) رغم الانخفاض فى عدد السكان من ٦١,٩٪ من جملة سكان المنصورة إلى ٥٦,١٪ عام ١٩٩٦ ، بينما نجد زيادة حجم السكان فى حى شرق من ٣٨,١٪ عام ١٩٦٦ إلى ٤٣,٩٪ عام ١٩٩٦ ويعزى ذلك إلى جذب حى شرق لعدد من السكان بسبب تركز بعض الخدمات المهمة خاصة خدمة النقل والمواصلات ، حيث محطة السكة الحديد ومواقف الأتوبيس والسيارات الأجرة ، فضلاً عن تركز العديد من المشروعات الاستثمارية فى نطاق هذه المنطقة ، الأمر الذى ساهم فى تزايد حجم السكان بها .

الكثافة السكانية في مدينة المنصورة:

تعد الكثافة السكانية مقياس لمدى استجابة الإنسان للبيئة التى يعيش فيها ومقدار التفاعل بينهما ، ويرتبط ذلك بعدد من العوامل الطبيعية والاقتصادية والاجتماعية والتى يختلف كل منها فى أهميته النسبية من مكان لآخر ، وتتداخل هذه العوامل مع بعضها البعض فى شكل مترابط ومعقد فى معظم الأحـوال فى تحديد تركز السكان فى مجتمع ما وتشتيتهم فى مجتمع آخر حتى يبدو سكان منطقة ما نتاجًا للتفاعل بين النظم الحضارية وباقى النظم الأخرى فى المجتمع . (فتحى محمد أبو عيانة ، ١٩٨٦ ، ص ٤٦) ويتبين من خلال الجدول رقم (٤) :

جدول رقم (٤) الكثافة السكانية فى شياخات مدينة المنصورة عامى ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ م

العام / الشياخة	١٩٨٦	١٩٩٦
ميت طلخا	٤٧,٤٠	٥٤,٨
الحوار	٤٢٦,١٠	٤٧٩,٩
ريحان	٣٨٦,٧٠	٤٠٢,٤٩
النجار	٢٠٢,٢	١٧١,٨٤
سندوب وكفر المناصرة	١٠,٨٠	١٨,٣
جملة حى غرب	٤٤,٩٠	٥٢,٦٧
صيام	٥٠,٥٠	٤١,١٣
ميت حدر	٩٢,٢٠	٨٣,٤٧
البحر الصغير	١٤٠	١٣٦,٧٨
المنصورية	٥١,٥٠	٤٤,٧٨
كفر البدماص	٨٣,٧٠	٩٤,٠٢
جديلة	٣٢,٦٠	٥٨,٥٦
قولنجيل	٢,٣٠	٣,٨٦
جملة حى شرق	٤٢,٨٤	٥٠,١٢
جملة المدينة	٤٤,٠٠	٣٩,٩٩

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، تعداد السكان والإسكان لمحافظة الدقهلية ، التعداد النهائى عام ١٩٨٦ ، ١٩٩٦

● تتباين الكثافة السكانية فى المساحة الكلية بين شياخات مدينة المنصورة من ناحية وفى داخلها من ناحية أخرى ؛ حيث حققت مدينة المنصورة زيادة مرتفعة فى الكثافة السكانية على طول الفترات التعدادية ، فقد بلغت (١٧٩٧ نسمة . كم٢) عام ١٨٩٧ ارتفعت إلى (١٤٨٨٧ نسمة / كم٢) عام ١٩٩٦ ، أى بمعدل تغير كثافى بلغ ٧٤٠ ٪ وذلك لارتفاع معدل الزيادة الطبيعية وحجم الهجرة الوافدة للمدينة ، خاصة مع تزايد أهميتها الوظيفية .

يلاحظ ارتفاع الكثافة السكانية بوسط المدينة ، وتقل بالاتجاه نحو أطرافها ، حيث تهبط الكثافات السكانية مع زيادة المسافة من مركز المدينة ، ولعل أحد المبررات الاقتصادية لهذه الظاهرة يقوم على أساس أن أعلى قيم الأراضى يقع فى مركز المدينة ، حيث تلتقى طرق النقل ، وحيث يتيسر الحد الأعلى من قابلية الوصول ، وكلما ابتعد الموضع عن هذا المركز كلما ارتفعت كلفة النقل وقل سعر الأرض ، وأن هذه الأراضى الرخيصة الثمن تشجع بدورها على الكثافة الواطئة بالنسبة لجميع الاستعمالات الحضرية ، خاصة السكنية منها (طه حمادى الحديثى ، ١٩٨٨ ، ص ٦٣١) .

● بناء على ذلك نجد المناطق ذات الكثافة المرتفعة بمدينة المنصورة «٢٠٠ نسمة/الفدان» تتمثل فى شياختى الحوار ، ريحان ، وهما من المناطق التى تمثل قلب المدينة ، ويمثلان ١,٧ ٪ من المساحة ، و١٩ ٪ من إجمالى سكان المدينة عام ١٩٩٦ م .

● مناطق متوسطة الكثافة ، وتضم المناطق التى تتراوح كثافتها بين «١٠٠ – أقل من ٢٠٠ نسمة/الفدان» ، وهما شياختى النجار بحى غرب ، والبحر الصغير بحى شرق ويمثلان ١,٤ ٪ من مساحة المدينة ، كما يضمان ١٥,٢ ٪ من سكان المدينة .

● مناطق منخفضة الكثافة السكانية ، وتضم الشياخات التى تبلغ كثافتها ١٠٠ نسمة/الفدان فأقل ، وتتمثل فى باقى شياخات المدينة الثمانى الأخرى ، حيث تضم هذه الشياخات ٦٥,٨ ٪ من جملة سكان المدينة يتركزون فى مساحة تبلغ ٩٤,٢ ٪ من مساحة المدينة وهنا يتبين مدى الاختلال الواضح فى التوزيع السكانى بالمدينة ، كنتيجة لاختلاف الظروف الجغرافية خاصة الاقتصادية والحضرية ، بالإضافة إلى حداثة بعض الشياخات ، وكبر حجم مساحاتها بالمقارنة للشياخات القديمة فى وسط المدينة .

تركيب السكان بمدينة المنصورة:

التركيب النوعى:

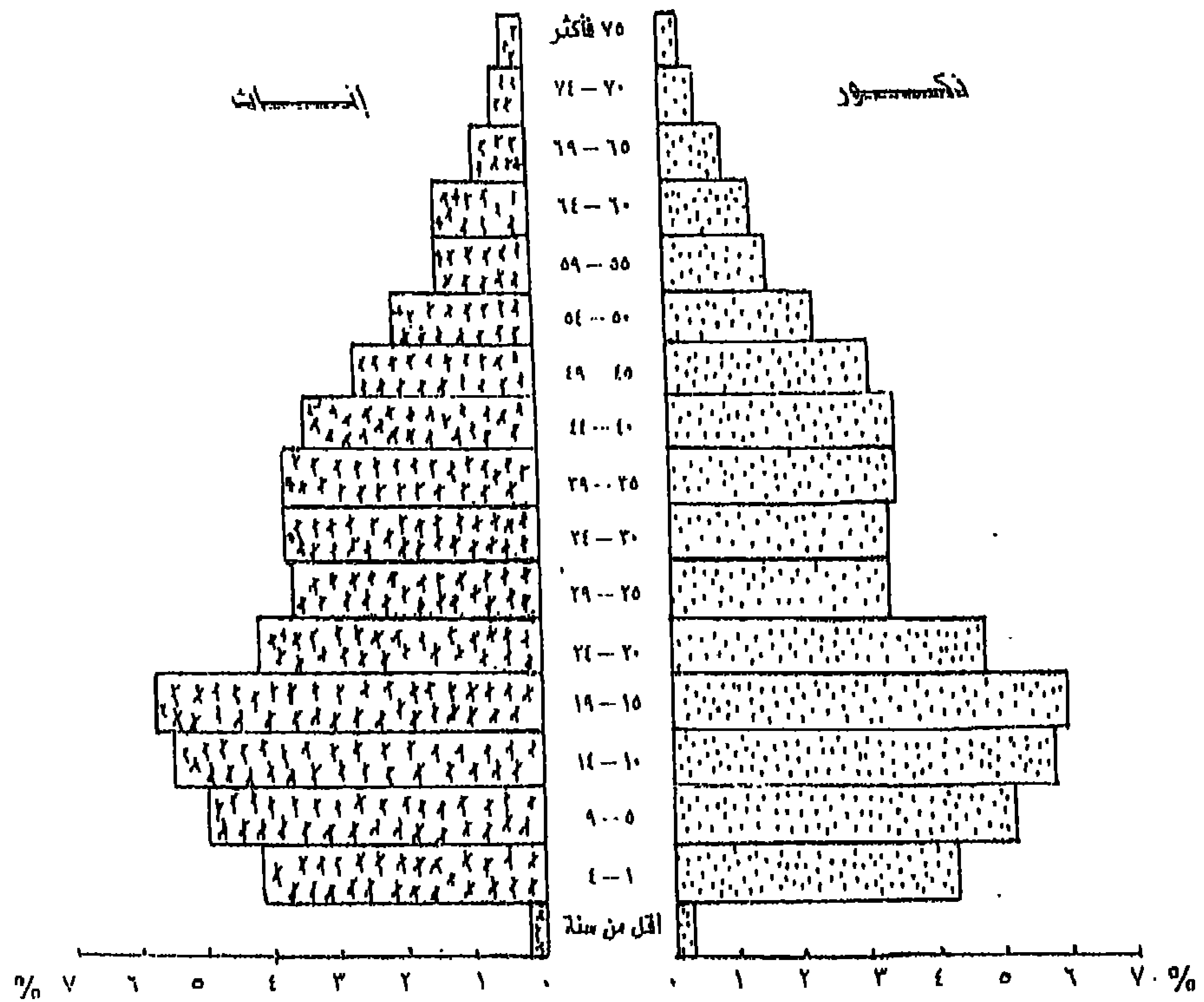
إن دراسة نسبة الذكور والإناث لكل مائة من السكان حسب فئات السن ضرورية ؛ لأنها تؤثر فى معدلات الزواج وبالتالى فى النمو السكانى ومستقبلهم العددى «وسيم عبد الحميد ، ١٩٧١ ، ص ١٣٤» .

ويبين الجدول رقم (٥) والشكل رقم (٧) أن النسبة المئوية للذكور فى مدينة المنصورة تبلغ ٥٠,٨ ، بينما نسبة الإناث المئوية ٤٩,٢ مما يعنى أن هناك توازناً فى التركيب النوعى للسكان .

جدول (٥) التركيب العمرانى والنوعى لسكان مدينة المنصورة عام ١٩٩٦ م

المرحلة	الفئة العمرية	ذكور	إناث	الجملة	%
الطفولة	أقل من سنة	٩٧٣	٨٩١	١٨٦٤	
	١-٤	١٥٩٥١	١٥٥٠٩	٣١٤٦٠	
	٥-٩	١٩٣٤٩	١٨٤٤٦	٣٧٧٩٥	
	١٠-١٤	٢١٥٩٣	٢٠١٨٠	٤١٧٧٣	
إجمالى الطفولة		٥٧٨٦٦	٥٥٠٢٦	١١٢٨٩٢	٣٠,٦
الشباب والبالغون	١٥-١٩	٢٢٣٢٤	٢١٤٨٤	٤٣٨٠٨	
	٢٠-٢٤	١٧٧٤١	١٦٧٦٠	٣٤٥٠١	
	٢٥-٢٩	١٢٦٤١	١٣٥٤٣	٢٦١٨٤	
	٣٠-٣٤	١٢٥٨٨	١٤٠٧١	٢٦٦٥٩	
	٣٥-٣٩	١٢٩٦١	١٣٩٤٦	٢٦٩٠٧	
	٤٠-٤٤	١٢٧٥٩	١٢٨٨٩	٢٥٦٤٨	
	٤٥-٤٩	١١٤٨٧	١٠١٣٨	٢١٦٢٥	
	٥٠-٥٤	٨٥٨٤	٧٧٧١	١٦٣٥٥	
	٥٥-٥٩	٦٠٧٦	٥٠١٧	١١٠٩٣	
	٦٠-٦٤	٥٣٣٢	٥٢٣٧	١٠٥٦٩	
إجمالى الشباب والبالغون		١٢٢٤٩٣	١٢٠٨٥٦	٢٤٣٣٤٩	٦٥,٩
المسنون	٦٥-٦٩	٣٥٩٦	٢٨٠٩	٦٤٠٥	
	٧٠-٧٤	٢١٨١	١٨٢٨	٤٠٠٩	
	٧٥ +	١٤٨٦	١٢٦٨	٢٧٥٤	
إجمالى المسنون		٨٢٦٣	٥٩٠٥	١٣١٦٨	٣,٥
إجمالى المدينة		١٨٧٦٢٢	١٨١٧٨٧	٣٦٩٤٠٩	١٠٠

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، التعداد النهائى لمحافظة الدقهلية عام ١٩٩٦م .



شكل رقم (٧) الهرم السكانى لسكان مدينة المنصورة عام ١٩٩٦ م

● نسبة الذكور صغار السن فى الفئات الأربع تزيد عن نسبة الإناث ، وتواصل الزيادة فى الفئات التالية من الشباب فى الفئتين (١٥ – ١٩) سنة ، (٢٠ – ٢٤) سنة ثم تتناقص فى الفئات الأربع التالية (٢٥ – ٢٩) سنة ، (٣٠ – ٣٤) سنة ، (٣٥ – ٣٩) سنة ، فئة (٤٠ – ٤٤) سنة والمرجح أن هذا الانخفاض النسبى البسيط فى عدد الذكور فى تلك الفئات يرجع إلى سفر الذكور للعمل فى الدول العربية البترولية من ناحية ، ومن ناحية أخرى الهجرة لبعض الذكور فى المدن السياحية مثل مدن جنوب سيناء ومدن الساحل الشمالى ، وهم من فئة العمل النشيطة بدليل عودة ارتفاع نسبة الذكور فى الفئات التالية ولكن بنسبة قليلة .

● تبلغ نسبة الذكور أعلاها فى الفئات (٥٥ – ٥٩ سنة) ٥٤,٨ ، وفئات الشيخوخة الثلاث (٦٥ – ٦٩ سنة) ، (٧٠ – ٧٤ سنة) ، (٧٥ سنة فأكثر) ؛ فهى تبلغ على الترتيب ٥٦,١ ، ٥٤,٤ ، ٥٤ ، نلاحظ أيضاً أن نسبة الإناث اللاتى فى سن الحمل (١٥ – ٤٩) تزيد فى فئات السن (٢٥ – ٢٩) ، (٣٠ – ٣٤) سنة ، (٣٥ – ٣٩) سنة ، حيث تبلغ ٥١٨ ، ٥٢٨ ، ٥١٧ على التوالى لكل ألف من السكان .

● تقدر نسبة الإناث فى سن الحمل حسب تعداد ١٩٩٦ بحوالى ٥٦٪ تقريباً من جملة الإناث فى مدينة المنصورة ، بلغت نسبة المتزوجات منهم فى سن الحمل (٧٣ . ٧٥ أنثى) بما يمثل ٤١٪ من النساء اللاتى فى سن الحمل ، وربما يرجع انخفاض نسبة الإناث المتزوجات عن النصف إلى التحاقهم بالتعليم العالى وانتشار البطالة وتدنى الوضع الاقتصادى لأغلب شباب الخريجين ، مما يجعل نسبة كبيرة من الشباب غير قادرة على نفقات الزواج الباهظة .

● من الملاحظ أيضاً التوازن فى التركيب النوعى للسكان فى معظم شياخات مدينة المنصورة ؛ حيث تتعادل النسبة تماماً فى ست شياخات ٥٠٪ ذكور ، ٥٠٪ إناث ، وهى ريحان ، وسندوب ، وصيام ، والمنصورية ، وجديلة ، وقولنجيل ، وفى الشياخات الست الأخرى نجد الفارق بين نسبة الذكور والإناث ضئيلاً مما يعنى توازناً فى التركيب النوعى لسكان مينة المنصورة بوجه عام وهو ما يوضحه الجدول رقم (٦) الآتى :

جدول (٦) التركيب النوعى لسكان شياخات مدينة المنصورة عام ١٩٩٦ م

النوع / الشياخات	ذكور		إناث		الإجمالى	
	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪
ميت طلخا	٣٧٢٠٥	١٩,٨	٣٤٢٥٠	١٨,٨	٧١٤٥٥	١٩,٣
الحوار	١٨١٧٠	٩,٧	١٨٣٨٨	١٠,١	٣٦٥٥٨	٩,٩
ريحان	١٧٠٢٤	٩,١	١٦٥٤٨	٩,١	٣٣٥٧٢	٩,١
النجار	١١٠٠٣	٩,٥	١١٠٨٨	٦,١	٢٢٠٩١	٦,٠
(سندوب وكفر المناصرة)	٢٢١٥٧	١١,٨	٢١٤١٨	١١,٨	٤٣٥٧٥	١١,٨
جملة حى غرب	١٠٥٥٥٩	٥٦,٣	١٠١٦٩٢	٥٥,٩	٢٠٧٢٥١	٥٦,١
صيام	١٥٨٢	٠,٨	١٤٥٤	٠,٨	٣٠٣٦	٠,٨
ميت حدر	١٧٦٩	٠,٩	١٨٠٧	١,٠	٣٥٧٦	١,٠
البحر الصغير	١٧٠٦١	٩,١	١٦٨٤٩	٩,٣	٣٣٩١٠	٩,٢
المنصورية	٥٥٠١	٢,٩	٥٣١٧	٢,٩	١٠٨١٨	٢,٩
كفر البدماص	٣٢٩٢٧	١٧,٦	٣٢٠٨٨	١٧,٧	٦٥٠١٥	١٧,٦
جديلة	١٦٥١٧	٨,٨	١٦٠٧٣	٨,٨	٣٢٥٩٠	٨,٨
قولنجيل	٦٧٠٦	٣,٦	٦٥٠٧	٣,٦	١٣٢١٣	٣,٦
جملة حى شرق	٨٢٠٦٣	٤٣,٧	٨٠٠٩٥	٤٤,١	١٦٢١٥٨	٤٣,٩
إجمالى المدينة	١٨٨٦٢٢	٥٠,٨	١٨١٧٨٧	٤٩,٢	٣٦٩٤٠٩	٪ ١٠٠

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، التعداد النهائى لمحافظة الدقهلية ، ١٩٩٦ والنسب من حساب الباحث .

- تصل نسبة الذكور إلى الإناث فى حى غرب ٥٠٩ ذكراً لكل ألف من السكان ، بينما تبلغ فى حى شرق ٥٠٦ ذكراً لكل ألف من السكان ، مما يعنى توازناً نوعياً أيضاً فى كلا القسمين .

- نسبة الأطفال «أقل من ١٥ سنة» ٣٠,٦ ٪ من جملة سكان المدينة ، وتبلغ نسبة فئة السن من (١٥ – ٤٤ سنة) ٤٩,٧ ٪ ، أما فئة السن بين (٤٥ – ٦٤ سنة) فتبلغ ١٦,٢ ٪ ، بينما نجد نسبة كبار السن فى الأعمار ٦٥ فأكثر فلا تكاد تصل إلى ٣,٥ ٪ من السكان فى المنصورة ، مما يعنى أن سكان المنصورة فى دور الشباب والفتوة .

● تعتمد نسبة الإعالة على اعتبار السكان كافة مستهلكين ، فى حين يقتصر المنتجون على فئة الأعمار الداخلة في سوق العمل (١٥ – ٦٤ سنة) ، وهؤلاء هم الذين يتحملون مسئولية إعالة أنفسهم ، إضافة إلى الأطفال والكهول (طه حمادى الحديثى ، ١٩٨٨ ، ص ٥٧٩) . وبحساب نسبة الإعالة لسكان مدينة المنصورة ، نجد وجود ٥٢ معالاً تقريباً من صغار العمر دون ١٥ سنة والمسنين ٦٥ سنة فأكثر لكل ١٠٠ نسمة فى عمر العمل بين (١٥ – ٦٤ سنة) ، وهى نسبة منخفضة نسبياً فى ظل الوضع الاقتصادى والاجتماعى الذى تمر به البلاد حالياً .

النشاط الاقتصادى للسكان :

يتضح من خلال الجدول رقم (٧) كثرة عدد المشتغلين بالخدمات الحكومية سواء الإدارية أو الاجتماعية وخدمات الأعمال والترفيهية والتسلية ، وارتفاع نسبتهم بشكل كبير بالقياس إلى باقى أنواع النشاط ، إذ تبلغ نسبتهم ٥٠,٨ ٪ من جملة المشتغلين (١٥ سنة فأكثر) ، أى حوالى نصف العاملين بالأنشطة الاقتصادية ، ومما يلاحظ ارتفاع نسبة الإناث اللاتى يعملن بهذا النوع من النشاط ، إذ يمثلن حوالى ٤٢,٤ ٪ من جملة المشتغلين بالخدمات العامة ، كما يمثلن نسبة كبيرة من الإناث العاملات تبلغ ٨٣,٢٪ .

● أما الحرف الأساسية الأخرى مثل الزراعة ، والصناعة ، والتجارة ، والنقل ، والتشييد ، والبناء فهى تجتذب مجتمعة ٤٤,٦ ٪ من جملة العاملين بالأنشطة الاقتصادية ، وتأتى التجارة فى المقدمة ؛ إذ يشتغل بها نحو ١٥,٤ ٪ ويلاحظ أنها تجتذب نسبة من الإناث تقترب من ثلث العاملات بأنواع الأنشطة الأخرى . «باستثناء الخدمات» إذ تبلغ ٢٩,٢ ٪ من جملة الإناث المشتغلات ويرجع ذلك إلى ما فى ممارسة هذا النوع من النشاط من الحرية ، وعدم القيود لخضوعها لرغبات المشتغل بالتجارة ، مما يجعل ممارستها لا تعتبر قيداً بالنسبة للمرأة .

● كما تجتذب الصناعات التحويلية عدداً كبيراً من العاملين ، إذ يعمل بها نحو ١٤,١ ٪ من جملة العاملين بالأنشطة الاقتصادية بعد الخدمات العامة والتجارة ؛ حيث تنتشر الصناعات الخفيفة والثقيلة مثل المحالج والغزل والنسيج والملابس الجاهزة ومصانع الخشب الحبيبى ، وهدرجة الزيوت وغيرها . ويلاحظ أن عدد الإناث العاملين بالصناعة تمثل ٥,٢ ٪ من جملة الإناث المشتغلات بالأنشطة الأخرى ، بينما تبلغ هذه النسبة بين الذكور ١٧,٢ ٪ من جملة الذكور المشتغلين بالأنشطة الأخرى .

جدول (٧) التركيب الاقتصادى لسكان مدينة المنصورة عام ١٩٩٦ م

النوع / النشاط	ذكور	إناث	الجملة	٪
الزراعة والصيد والغابات	٢٧٣٧	٤٤٩	٣١٨٦	٢,٨
التعدين والمحاجر	٣٣٣	٤٠	٣٧٣	٠,٣
الصناعات التحويلية	١٤٥٠٢	١٥١٧	١٦٠١٩	١٤,١
الكهرباء والغاز والمياه	١٤٦١	٤١٤	١٨٧٥	١,٦
التشييد والبناء	٧٩٠٥	٢٣٦	٨١٤١	٧,٢
التجارة والمطاعم	١٦٢٠٣	١٢٧٨	١٧٤٨١	١٥,٤
النقل والتخزين والاتصالات	٥٣٥٤	٤٣٨	٥٧٩٢	٥,١
الخدمات العامة	٣٣٢٩٩	٢٤٤٩٤	٥٧٧٩٣	٥٠,٨
أنشطة غير كاملة التوصيف	٢٥٣٠	٥٥٩	٣٠٩٨	٢,٧
الإجمالى	٨٤٣٢٤	٢٩٤٢٥	١١٣٧٤٩	٪ ١٠٠
غير ملتحق	٤٥٤٣٢	٩٧٣٣٦	١٤٢٧٦٨	–
الإجمالى	١٢٩٧٥٦	١٢٦٧٦١	٢٥٦٥١٧	–

- يشتغل بالتشييد والبناء ٧,٢ ٪ من جملة المشتغلين بالمدينة معظمهم من الذكور حيث يمثلون ٩٧,١ ٪ من المشتغلين بهذا النشاط ؛ فهى حرفة لا تتناسب وطبيعة المرأة . تأتى حرفة النقل والتخزين والمواصلات فى المرتبة الخامسة من بين الأنشطة الاقتصادية التى يعمل بها سكان المنصورة ؛ حيث يمثل عدد المشتغلين بهذه الحرفة نسبة ٥,١ ٪ معظمهم من الذكور (٩٢,٤ ٪) .

- أما الذين يعملون بالزراعة والصيد فنسبتهم ضئيلة جداً (٢,٨ ٪) من جملة المشتغلين ، ويلاحظ أيضاً أن معظمهم من الذكور ، وانخفاض نسبة الإناث المشتغلات بهذه الحرفة (١٤,١ ٪) من العاملين بهذه الحرفة ، كما يمثلن ١,٥ ٪ تقريباً من الإناث المشتغلات بالأنشطة الأخرى ، بينما تبلغ نسبة الذكور ٨٥,٩ ٪ معظمهم من القرى التى ضمت حديثاً إلى مدينة المنصورة .

- تأتى أنشطة الكهرباء والغاز والمياه والتعدين والمحاجر بنسب ضئيلة ، حيث يعمل بتلك الأنشطة ١,٩ ٪ فقط ، ومعظمهم تقريباً من الذكور ٧٩,٨ ٪ .

● يلاحظ انخفاض نسبة السكان فى فئة الأنشطة غير الواضحة إذ تصل إلى ٢,٧ ٪ ، ويقصد بها الذين يبحثون عن عمل ولم يسبق لهم الالتحاق بعمل معين ، والذين انهوا التجنيد ولم يلتحقوا بعمل بعد .

● أما الذين لا عمل لهم فنسبتهم مرتفعة بشكل ملحوظ إذ تصل إلى ٥٥,٧ ٪ من جملة الأفراد الذين يبلغ سنهم ١٥ سنة فأكثر ، ويلاحظ ارتفاع هذه النسبة بين الإناث ارتفاعاً كبيراً إذ تبلغ ٧٦,٨ ٪ من جملة الإناث (١٥ سنة فأكثر) الذين يمثلون قوة العمل ، بينما تبلغ نسبة الذكور ٣٥ ٪ من جملة الذكور (١٥ سنة فأكثر) ، وارتفاع هذه النسبة مرجعه إلى انتشار البطالة بين النساء والأطفال ، وشباب خريجى التعليم دون الجامعى والجامعى ، نظراً للظروف الاقتصادية التى تمر بها البلاد كما ذكرنا من قبل .

ومن تحليل الجدول رقم (٨) يتضح ما يأتى :

● ارتفاع نسبة المشتغلين بالزراعة عن المتوسط العام للمدينة (٨,٣ ٪) فى المناطق التى تقع فى أطراف المدينة الجنوبية والغربية والشمالية الشرقية وهى : الحوار (٢٠,٤ ٪) ، ميت طلخا (١٧,٧ ٪) ، سندوب وكفر المناصرة (١٤,١ ٪) ، كفر البدماص (١١ ٪) ، وجديلة (١٠,٣ ٪) ويرجع ذلك إلى أن الظهير الزراعى للمنصورة الذى يمد المدينة بأغلب احتياجاتها من الخضر والفاكهة يكاد يتركز فى الاتجاهات الثلاث داخل نطاق ميت طلخا ، وسندوب ، وجديلة ، أما ارتفاع هذه النسبة فى شياخة الحوار فيمكن تعليلها بسبب مجاورتها لأراضى شياخة ميت طلخا ، فضلاً عن انتقال بعض ملاك الأراضى من الريف إلى المدينة ، وتفضيلهم لهذه المنطقة القريبة من ميت طلخا أراضى ميت خميس الزراعية ، وتنخفض هذه النسبة فى الشياخات الأخرى عن المتوسط العام للمدينة ، وتبلغ أدناها فى شياخة ميت حدر التى تمثل قلب المدينة من ناحية ، ومن ناحية أخرى يقل بها عدد المشتغلين بالأنشطة الاقتصادية فهم لا يمثلون إلا نسبة ١ ٪ فقط من جملة المشتغلين بالمدينة .

● ارتفاع نسبة المشتغلين بالصناعة بشكل واضح فى شياخات سندوب (١٤,٩ ٪) ، وميت طلخا (١٤,٥ ٪) ، وكفر البدماص (١٨,٣ ٪) ، وريحان (١٢,٣ ٪) ، والحوار (١١,١ ٪) ، بينما تنخفض عن المعدل العام للمدينة فى شياخات النجار ، وصيام ، وميت حدر ، والمنصورية ، وقولنجيل ، ويرجع ارتفاع هذه النسبة فى شياخات كفر البدماص ، وريحان والحوار لقربهم من منطقة الأعمال المركزية فى منطقة الحسينية ، وسوق الحدادين ، وشارع الأسواق ؛ حيث تنتشر الصناعات الخفيفة بينما تنتشر مصانع الغزل والنسيج ، وهدرجة الزيوت ، والملابس الجاهزة ، ومضارب الأرز ، ومطاحن الغلال فى شياختى سندوب ، وميت طلخا ، ومن الطبيعى أن يفضل العمال سكن هذه الجهات القريبة من مقر عملهم .

جدول رقم (٨) التركيب الاقتصادى لسكان الشياخات بمدينة المنصورة فى عام ١٩٩٦ م

النشاط / الشياخة	الزراعة والصيد والغابات		المناجم والتعدين		الصناعات التحويلية		لكهرباء والمياه والغاز		التشييد والبناء		التجارة والمطاعم		النقل والمواصلات		الخدمات العامة		غير مصنف
	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	
ميت طلخا ...	٥٦٥	١٧,٧	٩٠	٢٤,١	٢٣٢٧	١٤,٥	٢٨٥	١٥,٢	١٥٢٤	١٨,٧	٢٨١٠	١٦,١	٧٠٦	١٢,٢	١٢٧٣٠	٢٢	٤١٤
الحوار	٦٥١	٢٠,٤	٢٥	٦,٧	١٧٧٩	١١,١	١١٥	٦,١	٩٥٠	١١,٧	٢١٠٩	١٢,١	٤٣٨	٧,٦	٤٠٧٩	٧,١	٦٤٩
ريحان	١٥٥	٤,٩	٣٣	٨,٩	١٩٧٤	١٢,٣	١١٨	٦,٣	٨٢٦	١٠,١	٢٣٨١	١٣,٦	٥٢٨	٩,١	٤٤٤٢	٧,٧	١٨١
النجار	١٠٥	٣,٣	٥	١,٣	٩٤٥	٥,٩	٦٩	٣,٧	٢٦٥	٣,٣	١٥٦٩	٩	٣٣٩	٥,٨	٣٤٦١	٦	٢٢٢
سندوب ومركز المناصرة	٤٤٩	١٤,١	٧٩	٢١,٢	٢٣٨٠	١٤,٩	١٩٨	١٠,٦	٩٧٥	١٢	٢١٧١	١٢,٤	٧٨٨	١٣,٦	٦٣٧٢	١١	١٧٣
جملة حى غرب	١٩٢٥	٦٠,٤	٢٣٢	٠,٥	٩٤٠٥	٥٨,٧	٧٨٥	٤١,٩	٤٥٤٠	٥٥,٨	١١٠٤٠	٦٣,٢	٢٧٩٩	٤٨,٣	٣١٨٤	٥٣,٨	١٦٣٩
صيام	٥٦	١,٧	٢	٠,٣	١٢٠	٠,٧	٢١	١,١	٦١	٠,٧	٢٢٩	١,٣	٥٦	١,٠	٥٣٢	٠,٩	١١
ميت حدر	١٥	٠,٥	١	١٣,٧	١٣٥	٠,٨	٩	٠,٥	٤٣	٠,٥	٢٢٩	١,٣	٤٩	٠,٨	٦٤٧	١,١	٢١
البحر الصغير	١٦٥	٥,٢	٥١	٢,٤	١٣٢٧	٨,٣	٢٣٩	١٠,٣	٨٣٨	١٠,٣	١٦٣١	٩,٣	٦٤٨	١١,٢	٥٥٢٥	٩,٦	٢٨٥
الناصرية	١٠٥	٣,٣	٩	٦,٧	٣٣٩	٢,١	٦٨	١,٨	١٤٤	١,٨	٥١٢	٢,٩	٩١	١,٦	٢٤٩٤	٤,٣	٧٦
كفر البدماص	٣٥٠	١١	٢٥	١٢,١	٢٩٢٩	١٨,٣	٣٩١	١٦,٨	١٣٦٦	١٦,٨	٢٥٤٨	١٤,٦	١٤٧٩	٢٥,٥	٩٤٣٣	١٦,٣	٧٤٩
جديلة	٣٢٨	١٠,٣	٤٥	٢,١	١٣٥٤	٨,٥	٢٢٩	١٠,١	٨٢٠	١٠,١	١٠٠٣	٥,٧	٥٥٣	٩,٦	٥٦٠٩	٩,٧	١٧٥
قولنجيل	٢٤٢	٧,٦	٨	٣٧,٨	٤١٠	٢,٦	١٣٣	٤	٣٢٩	٤	٢٨٩	١,٧	١١٧	٢	٢٤٦٩	٤,٣	١٣٣
جملة حى شرق	١٢٦١	٣٩,٦	١٤١	١٠٠	٦٦١٤	٤١,٣	١٠٩٠	٥٨,١	٣٦٠١	٤٤,٢	٦٤٤١	٣٦,٨	٢٩٩٣	٥١,٧	٢٦٧٠٩	٤٦,٢	١٤٥٠
جملة المدينة	٣١٨٦	١٠٠	٣٧٣		١٦٠١٩	١٠٠	١٨٧٥	١٠٠	٨١٤١	١٠٠	١٧٤٨١	١٠٠	٥٧٩٢	١٠٠	٥٧٧٩٣	١٠٠	٣٠٨٩

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء التعداد النهائى لمحافظة الدقهلية ، تعداد ١٩٩٦ م ، والنسب من حساب الباحث

● ارتفاع نسبة المشتغلين بالتجارة والمطاعم فى شياخات ميت طلخا (١٦,١ ٪) ، والحوار (١٢,١ ٪) لقربهم من الجامعة ، وشارع الكورنيش الذى تنتشر به الكثير من الأماكن الترفيهية والمحلات التجارية والمطاعم ، كما ترتفع فى شياخة ريحان (١٣,٦ ٪) ، وسندوب (١٢,٤ ٪) ، فضلاً عن شياخة كفر البدماص (١٤,٦ ٪) ، وتمثل شياخات ريحان وكفر البدماص والحوار المناطق القديمة عمرانياً حيث يقع قلب المدينة التجارى الذى ينبض بالحركة والنشاط .

● ارتفاع نسبة المشتغلين بالتشييد والبناء عن المعدل فى شياخات ميت طلخا ، وسندوب وكفر المناصرة ، وكفر البدماص ؛ ويرجع ذلك إلى أنها تمثل مناطق جذب لحركة التوسع العمرانى ، أما ارتفاع هذه النسبة فى شياخات مثل ريحان والنجار ، فهى تمثل مناطق سكنية لأصحاب الدخل المرتفع «المقاولون» ، بينما تعتبر الحوار منطقة سكنية لذوى الدخل المحدود «عمال التشييد والبناء» .

● ارتفاع نسبة المشتغلين بالخدمات العامة فى شياخات ميت طلخا (٢٢ ٪) وكفر البدماص (١٦,٣ ٪) ، وجديلة (٩,٧ ٪) ، والبحر الصغير (٩,٦ ٪) ، ويرجع ذلك إلى أن الإدارات الحكومية ، وخدمات التعليم والصحة ، والترفيه تتركز معظمها فى تلك الشياخات ، فضلاً عن أنها مناطق الأعمال المالية والخدمات الاجتماعية .

● ارتفاع نسبة المشتغلين بالنقل والمواصلات فى شياخات مثل كفر البدماص (٢٥,٥ ٪) ، وسندوب (١٣,٦ ٪) ، وميت طلخا (١٢,٢ ٪) ، والبحر الصغير (١١,٢ ٪) ، حيث تقع محطات السكك الحديدية ، ومحطة أتوبيس شرق الدلتا ، وموقف السيارات الأجرة بالقرب من تلك الشياخات ، وطبيعى أن يفضل السائقين والحمالون وغيرهم من المشتغلين بهذا النوع من النشاط سكن الجهات المجاورة من مقر عملهم .

● تمثل شياخات ميت طلخا ، وسندوب وكفر المناصرة ، وكفر البدماص مراكز الثقل بالنسبة للمشتغلين بالأنشطة الاقتصادية بمدينة المنصورة ؛ حيث يفضل أكثر العاملين بالأنشطة الاقتصادية السكن على أطراف المدينة بعيداً عن الزحام ، وارتفاع أسعار السكن والأراضى فى القلب التجارى ، ثم تأتى مناطق القلب التجارى فى المرتبة الثانية من حيث عدد العاملين بالأنشطة ، مثل مناطق الحوار ، وريحان ، وجديلة ، والبحر الصغير كما هو واضح من خلال الجدول رقم (٩) التالى :

جدول رقم (٩) عدد العاملين بالأنشطة بشياخات مدينة المنصورة فى عام ١٩٩٦ م

الشياخة	ميت طلخا	الحوار	ريحان	النجار	سندوب	صيام	ميت حدر	البحر الصغير	المنصورية	كفر البدماص	جديلة	قولنجيل
عدد العاملين	٢١٤٥١	١٠٧٩٥	١,٦٣٨	٦٩٨٠	١٣٥٨٥	١٠٨٨	١١٤٩	١٠٧٠٩	٣٨٣٨	١٩٢٧٠	١٠١١٦	٤١٣٠
النسبة	١٨,٨	٩,٤	٩,٣	٦,١	١١,٩	٠,٩	١,٠	٩,٤	٣,٨	١٦,٩	٨,٩	٣,٦

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء التعداد العام للسكان ، تعداد ١٩٩٦ ، محافظة الدقهلية ، النسب من حساب الباحث .

الصورة العامة لاستخدام الأرض فى مدينة المنصورة :

تأخذ الكتلة العمرانية لمدينة المنصورة شكلاً نصف دائرى – نظرياً – لجريان نهر النيل شمال المدينة ، وتقع النواة الأولى بالقرب من الضفة اليمنى لفرع دمياط ، حيث تقع دار بن لقمان وهذا المركز منطقة يغلب عليها النشاط التجارى والمالى والخدمات المركزية ، تليها منطقة تنتشر فيها الصناعات الخفيفة ، ومحال الأغذية ، والمشروبات مندمجة مع منازل قديمة ، حيث يسكن أصحاب الدخل المحدود ، أما الحلقة الخارجية فهى ، وإن كانت أحدث أجزاء المدينة عمرانياً ، إلا أنها أكبر مساحة ، وتتميز بسيادة الوظيفتين السكنية والصناعية بالإضافة إلى وظائف أخرى تعليمية وصحية ، وفى الأطراف الشمالية الشرقية والغربية مناطق لذوى الدخل المحدود ، ولكن يلاحظ أن كلاً من الوظيفتين الصناعية والسكنية ، وإن لاحقت إحداهما الأخرى فى الأطراف الجنوبية إلا أن كلاً منهما تشغل رقعة خاصة تمثل كتلة وظيفية متجانسة .

ومن تحليل الجدول رقم (١٠) والشكل رقم (٨) يتبين استخدامات الأرض داخل مدينة المنصورة على النحو التالى :

الاستخدام	المساحة بالفدان	٪
السكنى	١٥٥٤,٩١	٣٦,٦
التعليمى	٥٠٨,٦٩	١٢
الصحى	٢٥,١٣	٠,٦
الترفيهى	١٠,١٧	٠,٢
الدينى	٣٧,٩٥	٠,٩
الطرق والمسارات وخدمات النقل	١١٢٥,٢١	٢٦,٥
المرافق	١٩,٥٧	٠,٧
الصناعى	١٩٤,٢٤	٤,٦
تجارى	٧٧,٢٥	١,٨
أراضى فضاء	١٧٨	٤,٢
مناطق خاصة	٣٣,٠٧١	٠,٨
المقابر	٥١,٠٧	١,٢
الزراعى	٤١٨,٢٨	٩,٩
الإجمالى	٤٢٤٣,٥٤	٪ ١٠٠

المصدر : هيئة المساحة بالمنصورة بيانات غير منشورة ٢٠٠٣ والنسب من حساب الباحث .

١ - الاستخدام السكنى :

يمثل الاستخدام السكنى المرتبة الأولى فى استخدامات الأرض فى مدينة المنصورة ، إذ يشغل مساحة قدرها ١٥٤٧,٩١ فداناً بنسبة ٣٦,٥٪ ، أى أكثر من ثلث مساحة الكتلة العمرانية للمدينة ، وتتوزع على امتداد مجرى فرع دمياط من الغرب إلى الشرق ثم الشمال الشرقى ، وكذلك يوجد محوراً رئيسياً فى اتجاه الجنوب يحده الأراضى الزراعية والمنطقة الصناعية .

ويلاحظ أن الخط الحديدى يشطر المنطقة السكنية شطرين غربى ، وشرقى وتتركز غالبيتها فى القسم الواقع إلى الغرب منها ، ومع تركز السكن فى القسم الغربى ، وهو أقدم أجزاء المدينة – خاصة – فى شياخات صيام ، والحوار ، وريحان ، والنجار ، وميت طلخا ، تتميز المنطقة السكنية فى هذا الجزء بارتفاع متوسط التزاحم وكثافة المساكن ، وكما تتميز مورفولوجية هذه المنطقة بشوارع ضيقة ملتوية ، وتكثر فيها الحارات والأزقة ، وتقل فيها الميادين والمناطق المفتوحة ، والطابع الغالب لهذه المناطق أن المبانى رديئة أو متوسطة ، ويختلط هنا السكن بالصناعات الخفيفة بالتجارة ،

شكل رقم (٨) أنماط استخدام الأرض فى مدينة المنصورة عام ٢٠٠٢

حيث تحول الكثير من المبانى فى الأدوار السفلى منها من الاستخدامات السكنية ، إلى ورش صناعية ، أو محال تجارية ، وكذلك شغلت بعض الأدوار التالية صناعات كالحياكة ، والتريكو ، أو العيادات الطبية ، ومعظم سكان هذا القسم من التجار ، والحرفيين ، والعاملين فى منطقة القلب التجارى (الزيارة الميدانية فى الفترة من أغسطس إلى سبتمبر ٢٠٠٣ م) .

ويلاحظ من بيانات الجدول رقم (١١) أن المنزل يمثل أكبر نسبة من الاستخدام السكنى ، حيث تتعدى نسبته ثلثى الاستخدام السكنى من حيث نوع المبنى فى التعدادين (١٩٩٦/٨٦ م) ، أما بالنسبة للعمارات ، فتأتى فى المرتبة الثانية بنسبة ١٥,٨ ٪ عام ١٩٨٦ م ، ارتفعت إلى ١٩,٢ ٪ عام ١٩٩٦ م ، ويأتى البيت الريفى فى المرتبة الثالثة بنسبة ٣,٤ ٪ عام ١٩٨٦ م ، انخفضت إلى ١,٨ ٪ عام ١٩٩٦ م ، وتأتى فى المرتبة الأخيرة الفيلات بنسبة لا تتعدى ٠,٢ ٪ فى التعدادين .

جدول رقم (١١) أنماط المبانى بمدينة المنصورة عام ١٩٩٦ م

النوع / السنة	عمارة	منزل	فيلا	بيت ريفى	مبانى عمل	مبانى	أخرى	جملة
١٩٨٦	٥٥٠٥	٢٢٨٦١	٨٦	١١٨٥	٢٣١٩	٩٠١	١٨٩٤	٣٤٧٥١
١٩٩٦	٨٣٠٧	٢٩٥٢٣	١١٠	٩٦	١٩١٨	٩٢٤	١٣٥٤	٤٣٠٤٩

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء تعداد السكان والإسكان ، محافظة الدقهلية ، التعداد النهائى ، ١٩٩٦ م .

٢ - الاستخدام الصناعى :

● يشغل الاستخدام الصناعى فى مدينة المنصورة مساحة قدرها ١٩٤,٢٤ فداناً بنسبة ٤,٦ ٪ تقريباً من مساحة الكتلة العمرانية بالمدية ، ويتركز معظمها فى مناطق سندوب بجنوب المدينة ، وبعضها على شارع عبد السلام عارف ، ومحمود شاهين ، ويتناثر البعض الآخر فى المنطقة القديمة .

● وتتخذ الصناعات فى مدينة المنصورة مواضع مختلفة يمكن أن نميز منها :

(أ) الصناعات فى منطقة الأعمال المركزية : وهى صناعات بسيطة أغلبها من النوع الصغير أو المتوسط ، وأهم مناطق الصناعة فى المنطقة المركزية منطقة الحسينية التى يتركز فيها

٩٠ ٪ من ورش الخراطة ، ونجد ٧٠ ٪ من ورش السيارات ، وأكثر من ٥٠ ٪ من ورش إصلاح الجرارات ، كما نجد منطقة سوق الحدادين التى تقع فى وسط منطقة مزدحمة بالسكان ، وشارع الأسواق الذى تتعدد به صناعة الأثاث ، والتريكو ، والصباغة ، بالإضافة إلى منطقة شارع عبد السلام عارف حيث صناعة الثلج ، ومضارب الأرز .

(ب) الصناعات على أطراف المدينة : الصناعة هنا من الأنواع التى تحتاج إلى مساحات واسعة من الأراضى وبأسعار رخيصة مع توفر الطرق الرئيسية التى تساعد على سهولة الحركة منها وإليها ، وكانت هذه من الأسباب الرئيسية لتركز هذه المصانع بتلك المناطق ، والتى تتمثل فى منطقة سندوب ، حيث نجد مصانع الغزل والنسيج ، ومصنع دقهلتكس للملابس الجاهزة ، ومصنع الخشب الحبيبى والراتنجات ، ومصنع هدرجة الزيوت ، وتشغل هذه المنطقة الصناعية مساحة قدرها ٢١٥٠٠ م^{٢} (الدراسة الميدانية باستخدام خرائط ١٠,٠٠٠/١) وتقع هذه المنطقة على المدخل الجنوبى للمدينة فى شكل شريط ممتد من سندوب إلى شاوة على يسار طريق السنبلاوين المنصورة ، كما نجد الصناعات الغذائية فى منطقة كفر البدماص ، حيث تتركز مضارب الأرز ، ومطاحن الغلال ، ومصانع بسترة الألبان – خاصة – فى شارع قناة السويس ، أما فى المنطقة الثالثة فتتمثل فى شارع محمود شاهين ، حيث نجد ورش إصلاح السيارات فى الجزء الشمالى ، وورش إصلاح الجرارات وصناعة الأدوات الزراعية فى الجزء الأوسط ، أما مصانع النسيج الميكانيكى فتوجد فى الجزء الجنوبى ، وقد كان لموقع هذه المنطقة عند المدخل والمخرج الجنوبى للمنصورة ميزة كبيرة فقد أكسبها سهولة الاتصال بالإقليم الريفى المحيط .

٣ - الاستخدام التجارى :

يشغل الاستخدام التجارى مساحة قدرها ٧٧,٢٥ بنسبة تمثل ١,٨ ٪ من مساحة الكتلة العمرانية ، حيث تشغل الخدمات التجارية الخاصة ٣٥,٢٥ فداناً ، أى ما يعادل ٠,٨ ٪ من مساحة الكتلة العمرانية ، أما الخدمات التجارية العامة فتشغل مساحة قدرها ٤٣ فداناً بنسبة ١ ٪ .

وتعتبر الأنشطة التجاريـة من أهم الوظائـف التى تقـدمهـا المدينـة ، ليس لسكانها فحسب وإنما للسكان الذين يقطنون خارج حدودها ، ولهذا يصف البعض النقل والتجارة بأنهما المدينة بحق (عبد الفتاح وهيبة ، ١٩٦٢ ، ص ١٠٠) . ويمكن توزيع الاستخدام التجارى فى نمطين مكانيين هما :

(أ) **منطقة وسط المدينة** : (المنطقة المركزية للتجارة) : وتمثل قلب المدينة ومجمع نشاطها التجارى ، وتتخصص هذه المنطقة فى تجارة السلع التى من شأنها جذب المستهلك ، ويمتد نشاطها التجارى عبر مجموعة من المحاور ؛ مثل محور شارع (السكة الجديدة) ، ومحور شارع سوق التجار الشرقى والغربى (سوق الخواجات) ، ومحور شارع بورسعيد ، ومحور شارع الجمهورية الذى تتركز به معظم البنوك .

(ب) **مناطق أخرى** : حيث نجد منطقة سوق الجملة بوسط شارع محمود شاهين ، وسوق الفاكهة بشارع مصطفى كامل ، وسوق الأسماك فى ميدان الشيخ حسانين ، وسوق الماشية الذى يقع خارج كردون المدينة ، بالإضافة إلى سوق ستوتة الذى يقع بين شارع الثانوية وشارع الجلاء وشارع محمد فتحى .

٤ - الاستخدامات الخدمية والإدارية :

يندرج تحت هذا النمط الاستخدامات التعليمية ، والترفيهية ، والصحية ، والإدارية ، حيث تشغل مساحة ١٧٣٦,٧٢ فدانًا ، بنسبة ٤١ ٪ من مساحة الكتلة العمرانية لمدينة المنصورة ، ويحتل الاستخدام التعليمى مساحة كبيرة ، حيث يحتل المركز الأول بنسبة ٢٩,٣ ٪ من إجمالى الاستخدامات الخدمية والإدارية ، ١٢ ٪ من إجمالى استخدام الأرض بالمدينة ، حيث تشغل الجامعة ٢٢٣ فداناً ، بالإضافة إلى انتشار نحو ١٣٣ مؤسسة تعليمية لمراحل التعليم المختلفة ، والتى تتوزع فى أربع مناطق هى : منطقة الثانوية ومنطقة شياخة المنصورية (توريل) فى أقصى الشمال الشرقى للمدينة ، والمنطقة الجنوبية من شارع الجلاء ، وتمثل المنطقة الرابعة حول المدخل الرئيسى للمدينة (شارع الجيش) ، أما الاستخدام الصحى فيمثل ٢٥,١٣ فداناً بنسبة ٠,٥٩ ٪ من مساحة الكتلة العمرانية ، وتشمل الخدمات الصحية الموجودة بالمدينة ؛ مثل المستشفى الجامعى الذى يضم مراكز

الكلى والمسالك البولية ، والجهاز الهضمى ، والطوارئ ، وجراحة العيون ، والمستشفيات المتخصصة مثل الحميات ، والرمد ، والأمراض النفسية ، والصدر ، كما يوجد بالمدينة ٦٢ مستشفى خاص ، ونجد ٣٣٩ عيادة خاصة ، ونحو ٢٢٩ صيدلية خاصة ، ومن الملاحظ أن معظم الخدمات الصحية كانت تتركز فى الأجزاء الغربية من المدينة (شياخة ميت طلخا) ، ولكن فى ضوء التزايد السكانى والتوسع العمرانى يلاحظ أنها انتشرت فى مناطق متعددة من المدينة ، أما الاستخدام الترفيهى والثقافى فيشغل مساحة ٣٧,٩٥ فداناً بنسبة ٠,٩ ٪ من مساحة الكتلة العمرانية بالمدينة عام ٢٠٠٣ م وطبقًا للمقاييس المتعارف عليها ألا تقل المساحة الترفيهية بالمدينة عن ٨٠٠٠ م٢ لكل ١٠٠٠ نسمة (Ludlow. w. h; 1966' p. 87) هذا وتبلغ إجمالى المساحات الخضراء فى مدينة المنصورة ٢٢٧٧٢٤٠ م٢ وهى مساحة قليلة ، الأمر الذى يؤدى إلى انخفاض نصيب الفرد من المساحات الخضراء إلى أقل من متر واحد ، فى حين نجد أن نصيب الفرد من المساحات الخضراء فى المدن العالمية مثل باريس (٢,٢٥ م٢) وبرلين (٧م٢) ، وواشنطن (٥٠م٢) (صقر الحروب ، ١٩٩٠ ، ص ٦٧) ، وتتنوع الأنشطة الترفيهية والثقافية فى مدينة المنصورة ما بين حدائق عامة ، وحديقة ملاعب أطفال (أربعة ملاعب) ، وسبعة ملاعب لكرة القدم ، وتسعة ملاعب للكرة الطائرة ، وثمانية ملاعب لكرة السلة ، وساحة شعبية واحدة ، فضلاً عن استاد رياضى ، وقصر ثقافة ، ونجد ٢٢ نادى طفل وستة مسارح وسينما ، ٣٥ مكتبة ، ومتحف واحد ، (محافظة الدقهلية ، مركز المعلومات ٢٠٠٣) .

٥- الاستخدام الدينى :

تشغل الخدمات الدينية مساحة ١٠,١٧ فداناً بنسبة ٠,٣ ٪ تقريباً من مساحة الكتلة العمرانية لمدينة المنصورة ، وتتمثل هذه الخدمات فى مجموعة من المساجد والكنائس ، حيث يوجد ٦٨ مسجداً حكوميًا أغلبها يقع فى حى غرب ٦٧ ٪ ، و٣٣٪ يقع فى حى شرق ، هذا بالإضافة إلى عشر كنائس ، ويمكن أن نضيف إلى هذا الاستخدام المناطق التى تشغلها المقابر ، حيث تشغل مساحة ٥١,٠٧ فدانًا تمثل نسبة ١,٢ ٪ من حجم الكتلة العمرانية للمدينة ، ويلاحظ أنها تنتشر فى أربع مناطق الأولى بالقرب من خزان سندوب ، والثانية فى جديلة شرق ترعة المنصورية والثالثة تقع فى كفر المناصرة ، أما الرابعة فتوجد فى كفر البدماص .

٦ - الطرق والمسارات وخدمات النقل :

تشغل مساحة ١١٢٥,٢١ فداناً بنسبة ٢٦,٥ ٪ من حجم الكتلة العمرانية لمدينة المنصورة وللنقل العام عليها له مسار محدد ، وشبكة المشاة تتمثل فى الأرصفة أو نهر الطريق متدخلة مع حركة الآليات ، وأماكن الانتظار غير مخططة وغير كافية .

٧ - الاستخدام الزراعى :

يشغل هذا الاستخدام مساحة تبلغ ٤١٨,١٤ فداناً يتم زراعة ٣٧٢ فداناً ، والمساحة الباقية تعد أراضى بور تمثل ١١ ٪ من مساحة الزمام المزروع ويرجع ارتفاع هذا الاستخدام إلى وقوع المدينة فى حيز خصب من الأراضى الزراعية ، وتمثل الزراعة الحرفة الرئيسية لسكان هذا الحيز الزراعى ، ويلاحظ انخفاض المساحة الزراعية باطراد بسبب التوسع العمرانى ، وتبوير السكان لبعض الأراضى الزراعية لتحويلها إلى أراضى بناء ، علاوة على تحول عدد كبير من السكان من العمل فى مجال الزراعة إلى مجالات أخرى مثل أنشطة الخدمات ، والتجارة ، والبناء ، والتشييد ، وتشغل شياخة سندوب المرتبة الأولى من حيث مساحة الأراضى الزراعية بها ٤٢,٨ ٪ من المساحة الزراعية بالمدينة ثم شياخة جديلة ، والمنصورية وقولنجيل وكفر البدماص ، وميت طلخا .

المشكلات الحضارية والتخطيط المستقبلى :

١ – يأتى النمو العمرانى عادة كانعكاس لقرارات فردية أو جماعية تؤدى فى النهاية إلى امتداد الكتلة العمرانية من فترة لأخرى أفقياً أو رأسياً ، مخططاً أو عشوائياً تاركاً وراءه بعض المشكلات منها :

- على مدار مائة عام التهم النمو العمرانى لمدينة المنصورة مساحة ١٥,٧ كم^2 أى حوالى ٣٧٣٨ فداناً تقريباً من الأرض الزراعية ذات الخصوبة العالية والتى تمثل مصدر تموين لسكان المدينة من الاحتياجات الغذائية .
- عدم توافق مد شبكات المرافق العامة فى أجزاء عدة من شياخات مثل ميت طلخا ، وسندوب ، وكفر البدماص .

• تطويق العمران لمناطق استخدامات غير مرغوب فيها صحياً مثل الجبانات والتى تتطلب نقلها .

• انتشار المناطق العشوائية غير المخططة فى مدينة المنصورة ، حيث تضم ١٨ منطقة عشوائية ، يقع منها تسع مناطق بحى غرب ، يعيش فيها ٥٢ ألف نسمة تقريبًا بنسبة ٢٤,٥٪ من جملة سكان حى غرب فوق مساحة تبلغ ٥٧٥٤٠٠م٢ بما يمثل ٣,٥٪ من مساحة الحى الغربى ، كما تقع التسع مناطق الأخرى فى حى شرق يعيش فيها ٦١ ألف نسمة بما يشكل ٣٦,٣٪ من سكان الحى يعيشون فوق مساحة ٥٥٤٩٨٦م٢ (٥,١٪) من مساحة الحى وهذه المناطق ينقصها الكثير من الخدمات العامة والتخطيط .

٢ – يمثل المدخل الجنوبى لمدينة المنصورة من ناحية سندوب مشكلة كبيرة للمرور وحركة المركبات جيث الازدحام ، وخاصة إذا علمنا أن خط السكة الحديد يتقاطع مع الطرق الرئيسية القادمة من السنبلاوين والزقازيق من الجنوب ، وأجا من الغرب مما يسبب ارتباكًا لحركة النقل والمواصلات ، خاصة مع حركة القطارات القادمة إلى المنصورة أو الخارجة منها من ناحية السنبلاوين .

٣ – تعديل حركة المرور فى شارع الجلاء ، فأصبحت الحركة فى اتجاه واحد فى الجزء الواقع ما بين شارع جيهان وشارع أحمد ماهر والثانوية ، مما يسبب ضغطاً شديداً على شارع الثانوية للمتجه إلى شارع الكورنيش ، خاصة إذا علمنا يتركز عدد كبير من المدارس فى شارع الثانوية بعد أن كان هناك عدد من الشوارع الأخرى الموازية لشارع الثانوية التى تساهم فى حل مشكلة الوصول إلى شارع الجمهورية «شارع البحر» من شارع الجلاء ، مما سبب ارتباكًا لحركة المرور فى شارع الثانوية .

٤ – غياب النظرة التخطيطية الشاملة خاصة السماح بعمليات التوسع العمرانى ، ولإقامة النوادى الترفيهية على حساب ردم أجزاء من مجرى نهر النيل «فرع دمياط» مثل نادى جزيرة الورد ، ونادى النيل وغيرها من الأندية الأخرى ، وما تسببه تلك النوادى من تلوث لمجرى النهر .

٥ – التلوث الهوائى لمدينة المنصورة بوجه عام ، وشياخة المنصورية «توريل» بوجه خاص ، بسبب موقع مصنع سماد طلخا فى الجهة الشمالية من المدينة ، وما ينجم عن هذا المصنع من أدخنة وأبخرة تحملها الرياح الشمالية إلى المدينة ، وتؤثر على صحة الإنسان ونقاء الهواء .

أما عن التخطيط المستقبلى لمدينة المنصورة : فمن المتوقع أن يتزايد عدد سكان مدينة المنصورة عام ٢٠١٢ ما بين ٤٦٩ – ٥٢٠ ألف نسمة على أساس أن معدل النمو السنوى للسكان تتراوح ما بين ٢,٠٧٥ ٪ – ٢,٤٥ ٪ ، وهذه الزيادة السكانية المحتملة مستقبلياً تتطلب خططاً مستقبلية لزيادة حجم الخدمات والمرافق على النحو التالى :

– فى مجال الخدمات الصحية : يوجد بمدينة المنصورة ١٠٨٣ سريراً وينتظر توفير ٤٨٦ سريراً فى عام ٢٠١٢ م .

– فى مجال خدمات الشئون الاجتماعية : يوجد بمدينة المنصورة سبع وحدات اجتماعية حيث يوجد عجزاً كبيراً يمثل ٣٠ وحدة اجتماعية ، وينتظر إنشاء وحدات اجتماعية فى نهاية عام ٢٠١٢ م .

– وفى مجال النشاط الصناعى : يلاحظ تركز ١٤ ٪ من الورش الحرفية على مستوى محافظة الدقهلية فى حى غرب بمدينة المنصورة ، بينما يتركز فى حى شرق ٦,٦ ٪ من الورش ، ويقترح تشجيع مثل هذه الصناعات التى تستوعب أكبر عدد من العمال لتوفير فرص العمل لعدد كبير من العمال عن طريق منح القروض الميسرة لتطوير الورش والإعفاءات الضريبية أسوة بالمشروعات الكبيرة الاستثمارية والعمل على تشجيع إقامة مجتمعات صناعية .

– فى مجال الإسكان : يبلغ عدد الوحدات السكنية الجديدة المطلوب بنائها فى عام ٢٠١٢ حوالى ١٨٩٠٠ وحدة سكنية ، ويقترح أن يتم استيعاب حوالى ٥٢٠٠ وحدة سكنية نهم فى الكتلة العمرانية الحالية ، وأما عدد الوحدات التى تحتاج إلى أراضٍ جديدة فتبلغ ١٣٧٠٠ وحدة سكنية ، بافتراض إمكانية توفير من ٨٠ – ٩٠ وحدة فى الفدان ، فإن مسطح الأراضى اللازمة لاستيعاب الوحدات السكنية المطلوبة نحو ١٦٠ فدان ، ومن هنا يجب وضع الحلول المناسبة للحفاظ على الأراضى الزراعية .

– فى مجال الطرق والشوارع داخل مدينة المنصورة : يقترح إنشاء نفق بشارع عبد السلام عارف تحت خط السكة الحديد ليربط بين حى شرق وحى غرب ، كما يقترح مد شارع رئيسى عرضى جديد جنوب استاد المنصورة ليربط بين شارع الرشاح شرق والمحور الجنوبى السريع غرباً ، كذلك إعادة تخطيط شارع الجمهورية وربطه بالمحور الإقليمى الثانوى إلى المحلة الكبرى ومنية سمنود ، بالإضافة إلى تخطيط شارع المدير كشارع ثانوى يساعد فى الربط بين شارع الجمهورية وشارع ترعة أم الجلاجل .

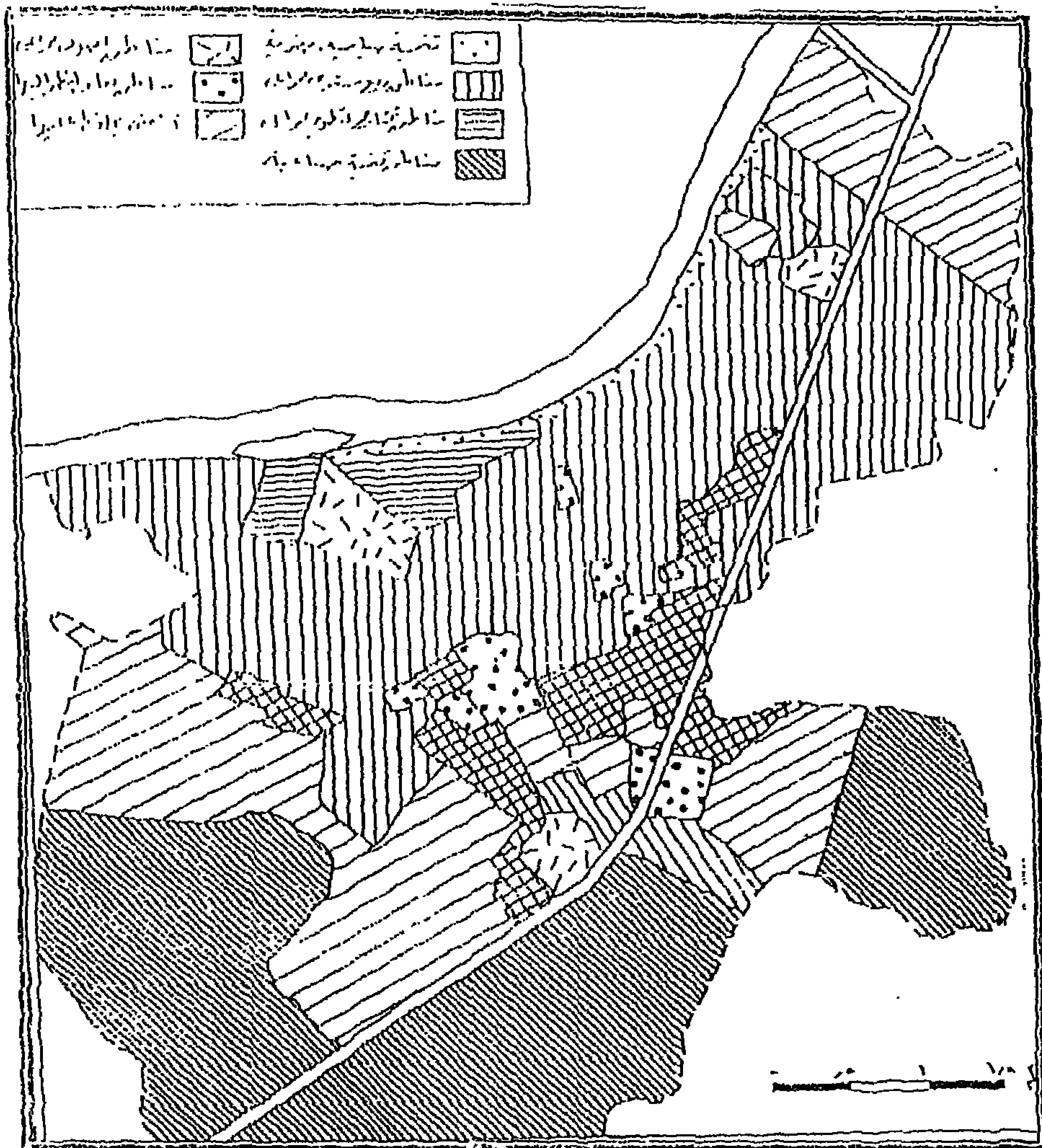
– تقدر كميات المياه اللازمة لتغطية الاحتياجات السكانية فى عام ٢٠١٢ بنحو ١٤٣٠٤٥م^{٣}/يوم ، أى بزيادة قدرها ٣٠٪ عن الوضع الحالى ١١٠٢٠٠ / يوم .

– تحسين الصرف الصحى بمناطق الأمن المركزى ، ومنطقة جبانات سندوب ، ومنطقة تقسيم سامية الجمل وسعد الجوهرى ، وخلف مستشفى الصدر ، مع مد شبكات الصرف الصحى إلى مناطق سعد طرطير امتداد شارع أحمد ماهر ، ومنطقة جامعة الأزهر ، وخلف الأمن المركزى ، ومنطقة تقسيم العقداوى خلف مساكن المجزر الآلى ، ومنطقة المشاية السفلية أمام جزيرة الورد ، ويحتاج ذلك إلى زيادة عدد الطلمبات الموجودة بمحطات الرفع بمدينة المنصورة .

– بالنسبة للطاقة الكهربائية يقترح إضافة محول سعة ٢٥ ك. ف أ بكل محطة من محطات المحولات الثلاثة «قولنجيل – ميت الصارم – منية سندوب» لمواجهة الأحمال الزائدة .

– يوجد حالياً بمدينة المنصورة سنترالين ، (السنترال القديم وسعته ١٠ آلاف خط ، والسنترال الجديد وسعته ٢٥ ألف خط بإجمالى ٣٥ ألف خط ، ويقترح تحديث السنترال القديم لتصل سعته إلى ٣٠ ألف خط مع إنشاء سنترال ثالث بسعة ٣٠ ألف خط ليصل عدد الخطوط إلى ٨٥ ألف خط) .

وفى النهاية يجب استغلال الإمكانات المتاحة بالحفاظ على الكتلة العمرانية القائمة وتدعيمها وصيانتها ، وكذلك الإمكانات المتوافرة التى تتمثل فى الفراغات المتداخلة والقريبة من المرافق وتنميتها عمرانياً لزيادة استيعاب المدينة لمزيد من السكان ، بالإضافة إلى استغلال شاطئ النيل فى الاتجاهين بصورة مثلى ، والأرض الزراعية التى يتم تبويرها ويمكن استغلالها فى التنمية العمرانية لقربها من المرافق ولعدم إمكانية زراعتها مرة أخرى وتجميل وتطوير المداخل الرئيسية للمدينة ومحاورها ويوضح الشكل رقم (٩) استراتيجية التنمية العمرانية لمدينة المنصورة .



شكل رقم (٩) الخطة المستقبلية للتنمية العمرانية بمدينة المنصورة

مدينة الإسماعيلية

فيروز محمود محمد حسن(*)

النشأة التاريخية :

لم يبدأ العمران بمدينة الإسماعيلية بشكله الواضح والمستمر إلا بعد حفر قناة السويس وترعة الإسماعيلية . ويعتبر حفر القناة هو الفاصل بين مرحلتين متمايزتين فى العمران :

المرحلة الأولى : تمثل التخلف العمرانى بخطوطه العامة والعريضة .

المرحلة الثانية : تمثل تطوراً عمرانيًا نتيجة لظروف ومتغيرات انعكست على مختلف نواحى الحياة الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية .

ويلزم هنا دراسة المنطقة بشيء من التفصيل خلال العصور المختلفة ، واستعراض قصة حفر القناة والتوظيف فى الملاحة البحرية الدولية وكذلك حفر ترعة الإسماعيلية فى خدمة الاستيطان وخصوصيته .

أولا - التطور التاريخى لمدينة الإسماعيلية :

١ - فى العصر الفرعونى :

يرجع تاريخ المنطقة إلى انفصال البحر الأحمر عن البحر المتوسط وظهور بحيرة التمساح ، ووجود وادى الطميلات أحد الفروع القديمة للدلتا . (١)

(*) مدرسة بكلية البنات – جامعة عين شمس .

(١) EL-BANNA, A. A, "Wadi EL Tumilat-Lower Egypt-A study in Economic and Human Geography. Ph. D., Thesis, Univ. of New Castle, 1465 p. 282.

وقد اهتم الفراعنة بأن تكون هذه المنطقة حصناً وقلعة على الباب الشرقى لمصر ، بعد تزايد خطر البدو والآسيويين ، فأدرك الفراعنة أهمية المنطقة الشرقية للدلتا ، ويعد حصن ثارو وبيثوم ، ومدينة إيثام بالقرب من بحيرة التمساح أهم القلاع ونقط الحراسة لخط الدفاع الذى أقامه الفراعنة على حدود مصر الشرقية لصد غارات العدو على البلاد . (١) وقد اهتم الفراعنة – وخاصة فى عهد سيزوستريس الثانى – بمشروعات الرى والزراعة وتطوير قنوات الرى بالمنطقة . وكان لديه فكرة استغلال مجرى الوادى القديم لفرع النيل – وادى الطميلات – التى تتناثر به المستنقعات فى حفر قناة بين نهر النيل وخليج السويس (٢) ماراً ببحيرة التمساح ، وقد تعرضت هذه القناة للردم والطمس بفعل رواسب النيل والرمال الصحراوية .

وقــد ذكــر هيرودت أن الملك «نخاو» أعاد حفر القناة مرة أخرى ، وأن طول القناة تبلغ نحو ١٦٤ كم (٣) .

٢ - العصر اليونانى والرومانى :

أعاد بطليموس الثانى سنة ٢٨٥ ق. م حفر القناة القديمة ، ويذكر بلين فى كتاب وصف مصر (٤) أن بطليموس وجد ارتفاع مستوى البحر الأحمر يزيد عن مستوى نهر النيل بمقدار ثلاثة أذرع (١,٦ متراً) ، وقد تخوف أن يتلف البحر مياه النهر إذا صب البحر مياهه فيه ومن ثم أهملت القناة وردمت من جديد ، ثم قام الإمبراطور الرومانى تراجان بتطهير قناة البطالسة القديمة من حوالى عام ٩٨ حتى ١١٧ بعد الميلاد مع بعض التعديلات .

وحظيت المنطقة بكثير من الاهتمام فى العصر اليونانى والرومانى وخاصة فى مجال الزراعة ، ويتضح هذا من النقوش التى ظهرت على لوحة «بيثوم» ، كما تظهر آثار قديمة وشواخص لمسلات على طول الدروب . (٥)

---

(١) محمد مدحت جابر ، بعض جوانب جغرافية العمران ، مكتبة نهضة الشرق ، جامعة عين شمس ، ١٩٨٤ ، ص ١٥٦

(٢) فؤاد فرج ، المدن المصرية ، المجلد الثانى عن منطقة القناة ، مطبعة المعارف سنة ١٩٤٢ ص ٢٣ ، ص ١٤

(٣) محمد أحمد سعد منتصر ، الفروع الدلتاوية القديمة ، ماجستير كلية الآداب – جامعة القاهرة سنة ١٩٦٩ ، ص ٢٤٧

(٤) زهير الشايب ترجمة عن علماء الحملة الفرنسية «وصف مصر» الجزء الثالث ، القاهرة ١٩٧٨ ، ص ١٨١ – ١٨٤

(٥) عبد العزيز حجازى ، منطقة الإسماعيلية وشرق الدلتا فى التاريخ اليونانى والرومانى ، منشأة المعارف الإسكندرية ، سنة ١٩٥٧ ، ص ٢٢

٣- العصر العربي والحديث :

فتح عمرو بن العاص مصر عام ٦٤١ م وأعيد حفر قناة باسم خليج أمير المؤمنين سنة ٦٤٤ م لتسهيل الاتصال ونقل التجارة والمؤن بين مصر وشبه جزيرة العرب ، وتأخذ القناة السابقة نفس المجرى الذي كان يمر به خليج تراجان ورفعت نقطة الاتصال أعلى من منسوب النيل ، وهذا معناه أن القناة قد حصلت على ارتفاع يصل إلى ستة أقدام ، ومن ثم طالت فترات الملاحة في القناة بعد أن كانت غير صالحة للملاحة لمدة شهرين من السنة .

ولقد استمرت هذه القناة مفتوحة للملاحة بين نهر النيل والبحر الأحمر تحت حكم أمراء المسلمين لأكثر من ١٢٠ عامًا ، حتى أمر أبو جعفر المنصور منذ سنة ٧٧٥ م بردم خليج أمير المؤمنين . (١) وظلت بحيرة التمساح مستنقعًا منخفضاً ينمو حوله البوص وخلت تماماً من السكان ، وأصبحت براري وتلاشت القرية القديمة شمال بحيرة التمساح ، وبقيت تلالاً مرتفعة تعرف بتلال الجسر ، وظل هذا الوضع حتى حفر قناة السويس . (٢)

وحفرت قناة السويس وافتتحت أمام الملاحة العالمية لتربط بين دول الغرب والشرق الآسيوي والإفريقي سنة ١٨٦٩ م . وتدفقت إليها مياه البحر المتوسط وملأتها في مدة خمسة أشهر .

وتمت المرحلة الأولى في حفر القناة فيما بين بورسعيد وبحيرة التمساح في يناير سنة ١٨٦٣ . ومع وصول عملية الحفر إلى بحيرة التمساح نشأت مدينة جديدة في فترة حكم الخديوي إسماعيل وسميت المدينة باسمه . (٣) ونشأت الإسماعيلية كمركز لجميع الأعمال الخاصة بالحفر ، وحفرت لهذا الغرض ترعة الإسماعيلية لإيصال المياه العذبة إلى منطقة القناة طبقاً لشروط امتياز حفر القناة سنة ١٨٥٤ م ، وقد أخطأت الشركة صاحبة الامتياز ، فكان عليها حفر ترعة المياه العذبة أولاً ولكن حدث العكس .

وظل عمال الحفر من عام ١٨٥٩ إلى عام ١٨٦٣ م يعملون في صحراء بلا ماء وكان الاعتماد على بعض الآبار المتناثرة في وادي الطميلات ، بالإضافة إلى المياه التي كانت تجلبها الشركة من دمياط ، لهذا كان عمال الحفر ينتظرون بالأيام حتى تأتي قافلة المياه من الآبار القريبة

---

(١) فؤاد فرج ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠٨ .
(٢) فؤاد فرج ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٠ ، ص ٢٩٠ .
(٣) محمد رمزي ، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى عام ١٩٤٥ ، الجزء الأول ، دار الكتب المصرية القاهرة ، ١٩٥٥ ، ص ٦ .

أو من النيل . وتم حفر الترعة بسرعة ، ففى خلال سنة واحدة تم حفر ما طوله ٩٠ كم من مجراها . وبتاريخ ٢٩ ديسمبر سنة ١٨٦٣ م وصلت أعمال الحفر إلى النهاية عند السويس .

وتبدأ الترعة مباشرة عند منطقة شبرا الخيمة (الحالية) وتسير فى وادى الطميلات بطول ١٥١ كم حتى بحيرة التمساح ويخرج منها فرع ترعة السويس قبل مدينة الإسماعيلية (١) ، وتم حفر فرع ترع العباسة لتغذية شمال الإسماعيلية والقنطرة حتى بورسعيد (٢) ، وزرعت الأراضى على جانبى الترعة ، وتحملت الإسماعيلية (*) عبء توفير الطعام من الخضر والفاكهة والمحاصيل الأخرى لسكانها وسكان محافظات القناة وسيناء عموماً مع توافر شبكة من الطرق الرئيسية . (٣)

وبدأ العمران مع زيادة عدد القادمين إلى المدينة من تجار وأصحاب الفنادق لخدمة رجال شركة القناة والمهندسين والعمال ، ثم أنشئ خط حديدى بين القاهرة والإسماعيلية وانحصرت المدينة فى شكل مستطيل بين خط السكة الحديد وترعة الإسماعيلية .

وامتد العمران وأخذت تتشكل ملامح مورفولوجية لمدينة عصرية ، وبرزت فيه فيلا المسيو دليسبس والمسيو فوزان بك وفيلا محافظ القناة بين فيلات ومساكن المهندسين والعمال . وتكونت المدينة من حى الإفرنج الخاص بالأجانب العاملين فى قناة السويس ، والمتميز بالمبانى والفيلات الفاخرة والحدائق ذات طابع مدن الحدائق التى شاعت فى فرنسا ، وتتكون أيضًا من حى العرب الخاص بالعمال ، وأقيمت سراى الخديوى إسماعيل بدلاً من المقصورة الخاصة به فى أعلى نقطة على بحيرة التمساح التى تعرف باسم الجسر وكان يشرف منها على جميع أعمال الحفر . واستقبل فى تلك السراى ملوك أوروبا فى أثناء حفلات افتتاح القناة (٤) . وصارت بحيرة التمساح ميناءاً للمدينة أقيمت فيه أحواض واسعة وأرصفة وورش وكل ما يلزم احتياجات الملاحة ؛ وبذلك لعبت مدينة الإسماعيلية دوراً هاماً بتوجيه الملاحة وخدمة السفن العابرة (٥) ؛ بفضل موقعها المتوسط على محور القناة ، والمتوسط بين هذا المحور والدلتا والعاصمة المركزية للدولة .

---

(١) فؤاد فرج ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠٩ .

(٢) إجلال إبراهيم محمد أبو عاصى ، الموقع الجغرافى لقناة السويس فى ضوء متغيرات النقل البحرى العالمى ، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية ، عدد ٢٦ القاهرة ١٩٩٤ ، ص ٢٤٠ .

(*) تتميز الإسماعيلية عن باقى مدن القناة بوجود ظهير زراعى (ريفى) عن باقى محافظات القناة .

(٣) محمد عبد العزيز ، استخدم الأرض بمركز الإسماعيلية ، رسالة الماجستير ، جامعة القاهرة سنة ١٩٨٣ ، ص ١٥٠ .

(٤) فؤاد فرج ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠٨ ، ٢٨٨ .

(٥) محمد السيد غلاب ، يسرى الجوهرى ، جغرافية الحضر ، دار الكتب الجامعية ، ١٩٧٢ ، ص ٢٧٢ .

ثانيا - الموقع والموضع وأثره على الشخصية الجغرافية للمدينة :

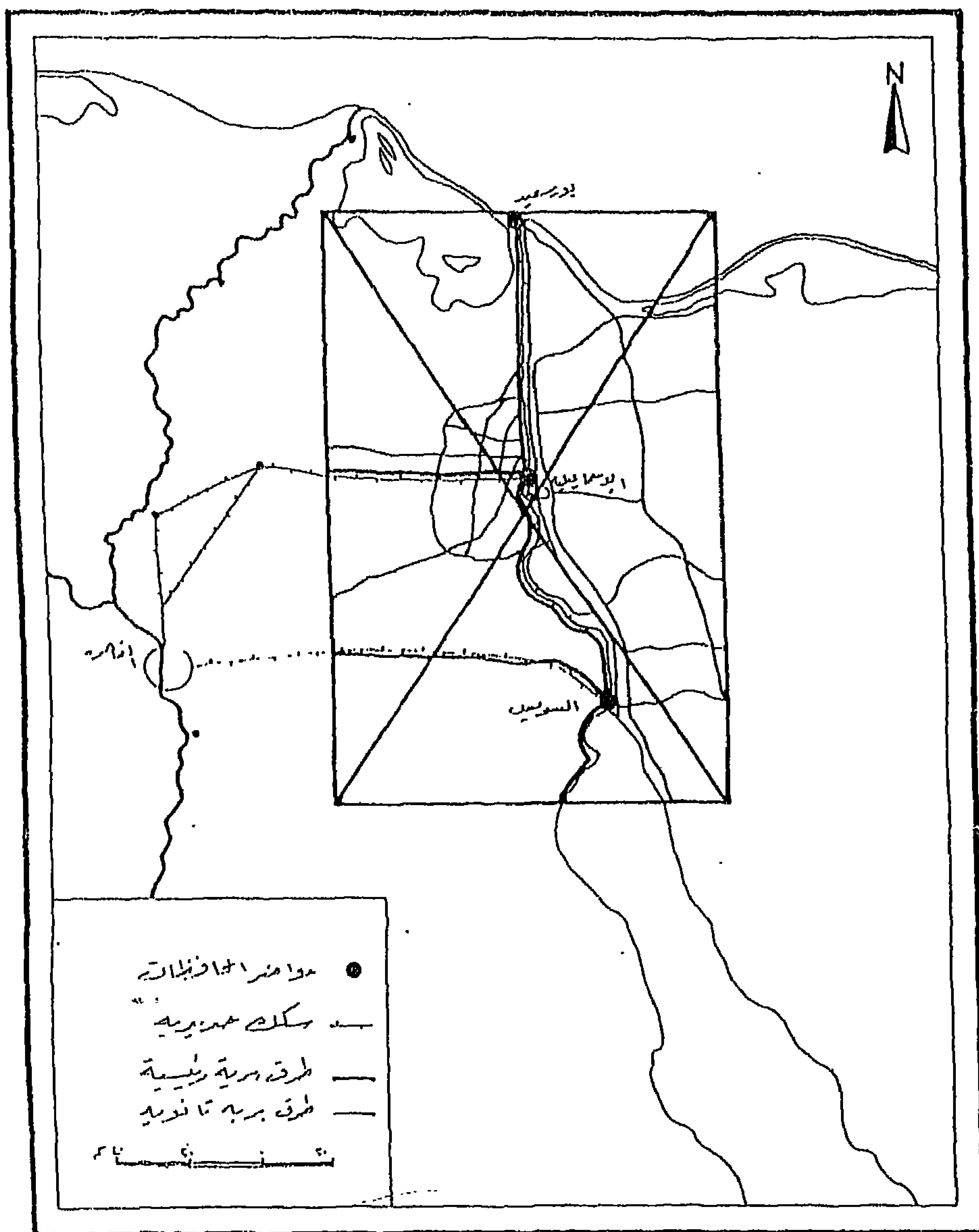
تقع مدينة الإسماعيلية فلكيًا عند خط طول ١٧ً ، ٣٢ْ شرقًا ودائرة عرض ٣٥َ ، ٣٠ْ شمالاً ، شمال بحيرة التمساح على الضفة الغربية لقناة السويس ، يحدها من الشمال الطريق القادم من الزقازيق عبر أبو حماد والتل الكبير ، وهو الطريق الممتد شمالاً بعد أن يتجاوز الإسماعيلية موازياً لقناة السويس ، ويحدها جنوباً بحيرة التمساح ، ويحدها شرقًا الطريق القادم من السويس بمحاذاة القناة .

ويعتبر موقع المدينة بمثابة بوابة أو مدخل طبيعى لشبه جزيرة سيناء ولقد كانت ولزمن طويل قبل إنشاء نفق الشهيد أحمد حمدى – المعبر الرئيسى لشبه جزيرة سيناء ، حيث يمتد أمامها وعبرها على الضفة الشرقية للقناة الطريق المؤدى إلى بئر الجفجافة ، والذى يتفرع ويتشابك مع باقى خطوط شبكة طرق شبه الجزيرة . وقد أهل المدينة لهذا الدور وقوعها فى ملتقى شبكات الطرق بين السويس وبورسعيد ، بالإضافة إلى وقوعها على شريان قناة السويس . ومن دراسة موقع مدينة الإسماعيلية يمكن استنتاج أهمية التوسط الجغرافى الذى يعد من أهم مفاتيح الشخصية الجغرافية للمدينة .

تعتبر مدينة الإسماعيلية إحدى مدن القناة ، وهى تقع فى منتصف منطقة القناة وإذا تصورنا شكلاً هندسياً منتظماً يستوعب منطقة القناة بحدوده الإدارية فلا نجد إلا الشكل المستطيل شكل (١) ، ويتضح أن نقطة المنتصف لهذا الشكل تقترب من مدينة الإسماعيلية . وإذا أضفنا إلى ذلك تلاقى شبكات الطرق المختلفة الإقليمية سواء البرية منها أو الحديدية وكذلك الممر الملاحى للقناة .

حيث لا تبعد عن بورسعيد بأكثر من ٨٥ كم ، وعن السويس بمسافة ٨٩ كم . هذا بالإضافة إلى قربها من العاصمة المركزية للجمهورية ، فمدينة الإسماعيلية أقرب مدن القناة للقاهرة فنجد بورسعيد تبعد عن القاهرة بمسافة ٢٣٧ كم ، والسويس ١٤١ كم ، أما الإسماعيلية لا تبعد بأكثر من ١٣٥ كم . وذلك يجعل لمدينة الإسماعيلية أهمية ودوراً يفوق كونها عاصمة لمحافظة الإسماعيلية الإدارية ، وما يتطلبه هذا الدور من توطين قدر هام من الأنشطة والخدمات الإقليمية على مستوى محور قناة السويس والإقليم الثالث لمصر (*) مثل :

(*) طبقًا للقرار الجمهورى الصادر سنة ١٩٧٧م بتقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية تمثل وحدات اجتماعية اقتصادية يسهل تنميتها واعتبرت مدينة الإسماعيلية عاصمة للإقليم الثالث الذى يضم محافظات بورسعيد والسويس وسيناء الشمالية والجنوبية والشرقية .



شكل رقم (١) موقع محافظة الإسماعيلية فى إقليم قناة السويس

- جامعة قناة السويس .

- جهاز تعمير سيناء .

- المشروع الإقليمى لتخطيط وتنمية الإقليم الثالث .

- موقعها كبوابة لسيناء كان له الأثر فى اختيارها لتكون مقراً لقيادة الجيش الثانى الميدانى ولعديد من المعسكرات .

- هيئة قناة السويس (مبنى إرشاد السفن ، مبانى هيئة قناة السويس) .

- الأنشطة السياحية للمدينة .

- مقر تليفزيون القناة .

وتؤكد الوظائف السابقة الأهمية الوظيفية لمدينة الإسماعيلية مما يجعلها مركزاً للخدمات الإقليمية ، ومعبراً أساسياً ونقطة اقتحام وسطى للتغير التنموى لسيناء ، مستفيدة من الكوبرى العلوى فوق القناة والذى يقع شمال المدينة . وما تبعه من إنشاء وادى التكنولوجيا [*] لمدينة الإسماعيلية الجديدة شرق الإسماعيلية (على الضفة الشرقية للقناة بمواجهة المدينة الحالية) .

ولا شك أن موضع المدينة على بحيرة التمساح لعب دوراً هامًا ، فاختيار الضفة الشمالية لبحيرة التمساح كان يرمى إلى اكتساب المدينة صفة جمالية وترويحية مما يضفى على المدينة الصفة السياحية ، والطابع الترفيهى من السمات الهامة للشخصية الجغرافية لموقع المدينة أيضًا ؛ حيث تنتشر الشواطئ على الساحل الغربى لبحيرة التمساح بطول (٢٣ كم) ، ويلاحظ أن الشواطئ الشمالية الغربية للبحيرة ضيقة ولا يزيد عرضها عن ١٥ متراً مما يجعلها لا تفى بالغرض المطلوب ، أما المنطقة الجنوبية الغربية للبحيرة ، فقد تم تسوية الفرشات الرملية بها لتكون أكثر اتساعًا بعرض يتراوح بين ٢٠٠ : ٥٠٠ متر . والمنتجعات الساحلية تميل بوجه عام لأن تكون طولية ضيقة ، هذا مع الأخذ فى الاعتبار أن الطبوغرافيا المحلية تعوق أحياناً التوسع الجانبى بطول الشاطئ [1] .

(*) تم التخطيط لتحقيق هدف استراتيجى بإنشاء وادى التكنولوجيا على مساحة تبلغ نحو ١٦٣٠٠ فداناً شرق القناة ومدينة الإسماعيلية عند الكيلو ٣ تقاطع طريق الشط والطريق الأوسط بطول ١٠ كم وبعمق ٦,٧ كم ، ويبعد عن مدينة الإسماعيلية مسافة ١٤ كم ، وخطط تنفيذ المشروع على مراحل خمس جارى تنفيذ المرحلة الأولى منها .

(١) روبنسون ، جغرافية السياحة ، ترجمة محبات شرابى ، جزء ١ ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٨٥ ، ص ٢٥٨ - ٢٥٩ .

وأقيمت على الشاطئ الغربى للبحيرة كثير من الأنشطة السياحية من فنادق وأندية ، وشواطئ وقرى سياحية بعضها خاص بالهيئات والبعض الآخر عام ، ويمكن للأفراد والمجموعات السياحية قضاء يوم واحد بها وأهمها : قرية الشرق الأوسط السياحية ، مدينة الجندول ، مدينة النورس ، نادى الشجرة ، نادى الفيروز ، نادى الإسماعيلية الاجتماعية ، نادى الشراع ، نادى التجديف ، نادى الشرطة ، نادى المقاولين العرب ، شاطئ الملاحة ، النادى البحرى ، التعاون (البلاج الشعبى) ، الشبان المسلمين ، وهى تشكل مناطق لرحلات اليوم الواحد ، وسهولة الوصول ما يشجع على نمو المنتجعات [1] ، والواقع أن السياحة هنا تتميز بموسمين :

موسم شتوى : حيث يعمل دفء الجو وسطوع الشمس على اجتذاب السياحة الشتوية الداخلية ذات اليوم الواحد ، ومزاولة الرياضات المختلفة من صيد والتزحلق على الماء وركوب اليخوت والزوارق للنزهة .

وموسم صيفى : ترتاد فيه الرحلات الجماعية والفردية الشاطئ والحدائق المختلفة ؛ حيث يعمل اختلاف درجات الحرارة بين اليابس والماء (نسيم البحر) على تلطيف حرارة الجو بدرجة مؤثرة وواضحة لمسافة تتراوح بين ٢٠٠ : ٤٠٠ متر ، وبذلك تتميز مدينة الإسماعيلية برحلات اليوم الواحد صيفاً وشتاءاً . هذا بفضل قرب المسافة بين محافظات الدلتا والقاهرة بمسافات تتراوح بين ٥٠ : ١٣٠ كم . وهذا يعكس تميز المدينة من حيث المسافة أو الوقت المستغرق فى الانتقال .

ومع توفر المقومات الأساسية للتنمية السياحية . يمكن التركيز فى مشروعات التنمية على تدعيم تجمعات قائمة وخلق تجمعات سياحية متكاملة باستغلال المقومات والإمكانات المتاحة وتنمية مساحة تقدر بنحو ٧٤٦ فدان بالضفة الشرقية ، و١٨٦ فدان بالضفة الغربية [2] شكل (٢) . ومن دراسة السياحة بالإسماعيلية يمكن العمل على تنميط أنواع السياحة التى تنطبق على المدينة .

وتتنوع أنماط السياحة نتيجة للأغراض التى يقصدها السائح من وراء رحلته ويجدر تصنيف أنماط السياحة بالمنطقة إلى ما يلى :

---

(١) روبنسون ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٥٤ .
(٢) النشرة السياحية ، محافظة الإسماعيلية ، تنمية بحيرة التمساح ، ٢٠٠٢ .

شكل رقم (٢) التنمية السياحية فى إقليم بحيرة التمساح

المصدر ministry of hausing and reconstraction, Ismailia master Plam 1976

١ - سياحة الاستجمام:

لرغبة السياح في الترفيه والاسترخاء والاستمتاع بجو الشاطئ النقى المتميز .

٢ - السياحة الثقافية:

تشمل الرحلات التى يرى فيها السياح بعض المظاهر الاجتماعية الجديدة عليه . وقد تشمل الرحلات التى تستهدف الاشتراك فى المناسبات كالمهرجانات الفنية (مثل مهرجان الأفلام التسجيلية) أو الفلكلورية (مثل مهرجان الفنون الشعبية بالإسماعيلية) .

٣ - السياحة الرياضية:

لمزاولة أى نوع من الرياضة مثل ركوب الزوارق الشراعية والتى تعمل بمحركات ، ورياضة التجديف والتزحلق على الماء وركوب اليخوت للنزهة ، وغيرها من الرياضات المائية . وهناك أنماط أخرى من السياحة يمكن العمل على تنميتها بالمدينة مثل :

أ- السياحة الاقتصادية:

التى تعتمد على جعل المنطقة ملتقى لرجال الأعمال فى مؤتمرات يصحبها إقامة معارض دولية .

ب- سياحة المؤتمرات:

لقرب المدينة من مناطق الأحداث فى الشرق الأوسط مما يجعلها مكاناً مناسباً للقاءات السياسية .

وهذا التصنيف للأنماط السياحية إنما يقصد منه ، محاولة وضع بعض القوالب التنظيمية لهذه الأنماط ، ولكن أحياناً تتداخل الأنماط مع بعضها البعض ويصبح من الصعب فصلها . [١]

---

(١) محمود كامل ، السياحة الحديثة علماً وتطبيقاً ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٧٥ ، ص ٤٠ – ٤١ .

وبذلك تلعب البحيرة دوراً هاماً فى وظيفة الإسماعيلية كمركز لتموين السفن وخدمة الملاحة فى قناة السويس متمثلة فى أحواض السفن وزوارق المرشدين ومبنى إرشاد السفن ، ومبانى هيئة القناة . هذا بالإضافة إلى الاستغلال السياحى الذى سبقت الإشارة إليه ، ويضاف إلى ذلك مساهمة البحيرة بما لديها من ثروة سمكية فى حركة النشاط الاقتصادى .

ثالثا - النمو العمرانى والسكانى بمدينة الإسماعيلية :

١ - خطة مدينة الإسماعيلية :

ويقصد بخطة المدينة : الشكل الذى تأخذه المنطقة المبنية فى إطارها الخارجى أو فى شبكة الشوارع الداخلية . وتتأثر خطة المدينة بعدد من العوامل الطبيعية مثل مظاهر السطح وتوزيع اليابس والماء (١) .

ويجب أن نفرق بين المدن التى نمت نمواً طبيعياً بغير خطة (عشوائى unplanned) ، وتلك التى نشأت وفق خطة موضوعة (planned) ، ولا تكاد تخلو دولة من دول العالم من هذين النوعين (٢) . والمدن التى نمت بغير خطة هو حال المدن المصرية حتى الحملة الفرنسية كما يراها حمدان (٣) . أما المدن المسبقة التخطيط فإن بنائيها ومخططيها تصوروها تارة مربعة ، وتارة مستديرة ، وتارة أخرى مستطيلة وشوارعها مستقيمة واسعة . ولقد جذبت خطة الزوايا القائمة معظم بناة المدن لبساطتها الهندسية ، وقد خططت مدينة الإسماعيلية وفقًا لهذه الخطة شكل (٣) حيث قسمت إلى عدة أقسام تفصلها شوارع مستقيمة ومتعامدة ، وتسمى هذه الخطة أحياناً خطة الخطوط المتقاطعة ، وهذا يجعل الإدارة بالمدينة مثالية . وعادة يؤخذ بهذه الخطة عندما تقع المدينة على ساحل مثل بحيرة التمساح ، وخططت مدينة الإسماعيلية على شكل لوحة الشطرنج ، حيث تميزت شوارعها بالاستقامة إذ كانت تمتد على شكل خطوط مستقيمة ، بعضها يمتد من الشرق إلى الغرب ، والبعض الآخر وهو الأغلب يمتد من الشمال إلى الجنوب ليتقاطع مع السابقة فى زوايا قائمة . وقد اقيمت

---

(١) أحمد إسماعيل ، دراسات فى جغرافية المدن ، الطبعة الرابعة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ١٩٧٨ ، ص ٣٦٢ .
(٢) فتحى أبو عيانة ، جغرافية العمران ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٥ ، ص ١٩٣ .
(٣) جمال حمدان ، جغرافية المدن ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٢٨ - ٢٢٩ .

شكل رقم (٣) أنماط الزوايا القائمة لمدينة الإسماعيلية عام ١٨٧٠

Charles - Rous, 1901

المبانى التى نتجت عن تقاطع الشوارع ، وقد صمم تخطيط المدينة مهندس فرنسى وفقاً لعدد من الخطط الشبكية التى تتجاور مع بعضها البعض . من أهم مميزات خطة مدينة الإسماعيلية سهولة توزيع المرافق والخدمات على الأحياء المختلفة ، ولكن من عيوبها ما يؤثر على حركة المرور من ضيق مجال الرؤيا والوقوف المتكرر للمركبات فى نقاط التقاطعات مما يؤدى إلى عرقلة الحركة وضياع الوقت ، كما تتخذ بعض المبانى الواقعة حول تلك التقاطعات أشكالاً غير مناسبة .[١]

٢- مراحل النمو العمرانى بالمدينة :

يمكن دراسة مراحل التطور العمرانى بالمدينة للتعرف على العوامل التى أثرت فى توجيه النمو العمرانى خلال الماضى وحتى الحاضر ، وعادة ما تكون هذه الدراسة مدخلاً لدراسة العمران الحالى [٢] . ومن ثم إمكانية توقع اتجاهات النمو العمرانى فى المستقبل بتأثير عناصر الجذب الحالية ، والكائنة على هامش الكتلة السكنية الحالية ، ومن دراسة الخرائط التفصيلية لمدينة الإسماعيلية خلال الفترات المختلفة يمكن تقسيم مراحل نمو المدينة إلى ثلاث مراحل رئيسية :

المرحلة الأولى : ١٨٨٢ - ١٩٤٠ :

نشأت مدينة الإسماعيلية شمال بحيرة التمساح مكونة من جزئين رئيسين : معسكر الجلاء والمنطقة العمرانية ، والتى كان معظمها عبارة عن إسكان للعاملين بهيئة قناة السويس وهو إسكان ذو طابع مميز ؛ حيث لا تزيد ارتفاعات المبانى عن دورين وأغلبها فيلات ذات أسقف جمالونية مميزة . وتبلغ مساحة المدينة فى نهاية هذه المرحلة ٣٨٠ فداناً (بدون معسكر الجلاء) بمعدل نمو سنوى يقدر بنحو ٥,٧٥ فدان/سنة . جدول رقم (١)

---

(١) فيروز محمود حسن ، الأنماط العمرانية بمحافظة الإسماعيلية ، رسالة دكتوراة غير منشورة ، كلية البنات جامعة عين شمس ، ١٩٩٦ ، ص ١٧٩

(٢) صلاح عبد الجابر عيسى ، استخدام الصور الجوية والاستشعارية فى جغرافية العمران الريفى ، الكتاب الجغرافى السنوى ، المملكة العربية السعودية ، جامعة الإمام محمد بن سعود ، العدد الثانى ، ١٩٨٦ ، ص ١٢١

جدول (١)

مراحل النمو العمرانى والسكانى لمدينة الإسماعيلية (١٨٨٢-٢٠٠٢) (١)

المرحلة الزمنية	مساحة الكتلة العمرانية فى نهاية المرحلة (*)	عدد السكان فى نهاية المرحلة بالألف	الكثافة السكانية شخص/فدان	معدل النمو العمرانى فدان/سنة	الزيادة فى مساحة الكتلة العمرانية
١٨٨٢-١٩٤٧	٣٨٠	٥٥,٠	١٤٥	٥,٧٥	-
١٩٤٧-١٩٧٦	١٦٣٩	١٤٥	٨٨	٣٦	١٢٥٩
١٩٧٦-٢٠٠٠	٤١٥١	٣٢٥	٧٨	١٥٧	٢٥١٢

المرحلة الثانية: ١٩٤٧ - ١٩٧٦:

حدثت قفزة من حيث معدلات النمو العمرانى فى هذه المرحلة بالمقارنة نسبيًا بالمرحلة الأولى ، حيث تقدر مساحة الاستخدامات العمرانية المضافة خلال هذه المرحلة بنحو ١٢٥٩ فدانًا (بدون معسكر الجلاء) بمعدل نمو سنوى يبلغ نحو ٣٦ فدانًا/سنة ، وقد حدثت معظم هذه الطفرة العمرانية أبان عودة أهالى الإسماعيلية من مناطق التهجير بعد حرب ١٩٧٣ . وقد اتجه العمران إلى الشمال من خط السكة الحديد الإسماعيلية / بورسعيد ، وبصفة خاصة الاتجاه الشمالى الشرقى من الكتلة السكنية فى المرحلة الأولى للمنطقة المعروفة الآن بحى الشيخ زايد ، فكان الامتداد الطبيعى لنمو المدينة فى هذا الاتجاه لوجود معسكر الجلاء فى الاتجاه الغربى .

المرحلة الثالثة: ١٩٧٦ - ٢٠٠٢:

تتميز هذه المرحلة بامتداد العمران بمعدلات عالية (١٥٧ فدانًا/سنة) فى كافة الاتجاهات ، وذلك بتأثير الزيادة السكانية وإنشاء محاور حركة جديدة أهمها الطريق الدائرى الذى ساعد على

---

(١) نسب الكثافة ، ومعدل النمو ، والزيادة فى مساحة الكتلة العمرانية من عمل المؤلفة ، اعتمادًا على مصادر عن السكان والمساحة من تعدادات ١٨٨٢ - ١٩٨٦ - ١٩٩٦ ، ثم بيانات تقديرية حتى عام ٢٠٠٠ لسكان المدينة .

(*) لا تشمل مساحات المعسكرات (الجلاء ، القرش) .

جذب العمران خاصة بمنطقة الشيخ زايد . وقد تجاوز الإسكان الطريق الدائرى فى هذه المنطقة كما اقيمت بعض المشروعات الجديدة متاخمة للطريق الدائرى مثل جامعة قناة السويس ، والمنطقة الصناعية ومشروعات الإسكان التابعة للمحافظة ، وقد تخطت هذه المشروعات معسكر الجلاء بتأثير الطريق الدائرى [1] . وتتميز هذه المرحلة أيضاً بظهور العديد من المشروعات السياحية على بحيرة التمساح فى الشمال والغرب . كما شهدت هذه المرحلة مشروعات التطوير للتجمعات الريفية المتاخمة للمدينة فى الاتجاه الجنوبى . ويلاحظ أيضاً فى هذه المرحلة تضاؤل النمو العمرانى فى اتجاه الجنوب بتأثير وجود الأراضى الزراعية فى هذا الاتجاه . فى حين توافرت المناطق الصحراوية فى الاتجاهات الأخرى وقدرت الامتدادات العمرانية خلال تلك الفترات بنحو ٢٥١٢ فداناً . ويظهر الشكل رقم (٤) التقسيم الإدارى للمدينة الذى يشمل ثلاثة أقسام : قسم أول ويضم أحياء العباسة ومكة والتمساح . قسم ثانى ويضم أحياء السلام وعرايشية مصر ومنشية الشهداء . قسم ثالث ويضم حى الشيخ زايد .

بدراسة نمو مدينة الإسماعيلية يمكن أن نتطرق إلى أهم محددات هذا النمو ، وهى التى تعتبر قيداً لأى تخطيط عمرانى مستقبلى ، وتتمثل فيما يلى :

- **قناة السويس** : يعتبر خط قناة السويس عائقاً طبيعياً قوياً يجعل من عملية نمو المدينة جهة الشرق أمراً يصعب تحقيقه .

- **معسكرات الجيش** : تحد من عمليات النمو وهى منتشرة بالمدينة مثل معسكر الجلاء ويقع غرب الكتلة السكنية بمساحة ٣٣٠٠ فدان ويمثل مركز لقيادة الجيش الثانى الميدانى ، وكذلك معسكر القرش الذى يقع شمال المدينة ، ومعسكر عز الدين ويقع شمال غرب المدينة على مساحة ١٩٩٠ فداناً ، وقد تم تخصيص جزء منه كموقع للجامعة ، مع وجود بعض المواقع العسكرية داخل المدينة .

- **الأراضى الزراعية** : وتشكل محدداً للنمو وتقع معظمها غرب بحيرة التمساح .

ويمكن القول إن الاتجاه الشمالى يمثل أحد المحاور الأساسية المتوقعة لجذب النمو العمرانى ، حيث يرتبط هذا الموقع بمحور قناة السويس ، ومما يزيد من فرص النمو العمرانى فى هذا الاتجاه

---

(١) التخطيط الشامل لمحافظة الإسماعيلية ، من عام ١٩٨٠ – ٢٠٠٥

شكل رقم (٤) التقسيم الإدارى بمدينة الإسماعيلية عام ١٩٩٦

إمكانية استقطاع جزء من معسكر القرش للاستخدام العمراني ، وهو ما حدث بالفعل على نطاق ضيق بعد موافقة وزارة الدفاع بالاستغناء عن جزء منه ، ومما يزيد من فرص التنمية فى هذا الاتجاه الكوبرى العلوى الذى يربط ضفتى القناة بالقرب من الفردان شمال معسكر القرش ، وهذا من شأنه أن يغير الشكل العام للمدينة فى المستقبل ويكون أكثر استطالة جهة الشمال .

٣ - اتجاهات النمو العمرانى والسكانى ومحاوره :

من العرض السابق لمراحل النمو العمرانى للمدينة وباستقراء الأرقام المدرجة بالجدول رقم (١) السابق ذكره يمكن الخروج ببعض المؤشرات التى تفيد فى رسم الحيز العمرانى للمدينة كما يلى :

– كان لتوافر المسطحات الصحراوية المتاخمة للكتلة العمرانية فى المراحل المختلفة تأثيره الواضح على نمو الكتلة العمرانية فى هذه المناطق ، وقد ساعد الطريق الدائرى على توجيه النمو العمرانى بمعدلات أكبر فى اتجاه الشمال والغرب متخطياً معسكر الجلاء ، وقد لوحظ أيضاً محدودية النمو العمرانى جهة الغرب والجنوب الغربى نظراً لطبيعة الأراضى الزراعية الجيدة فى هذا الاتجاه .

ويشير الجدول إلى ارتفاع السكان فى الفترات المختلفة وهذا بتأثير عامل الهجرة ، وخاصة بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ويرجع هذا إلى ما تتمتع به مدينة الإسماعيلية من كونها العاصمة لمحافظة الإسماعيلية ، وما يتوفر بها من طرق نقل ومواصلات بشكل إشعاعى ، وما تمارسه المدينة من وظائف متنوعة ، كما لاحظ جيفرسون أن الهجرة عامل هام فى نمو المدن لكونها مراكز جذب لتوافر فرص العمل بها ، بالإضافة إلى ما تحظى به من مميزات واضحة فيما يتعلق بالموقع أو خطوط النقل [١] .

– يشير تطور الكثافة السكانية على مستوى الكتلة العمرانية إلى انخفاض هذا المعدل على مدى المراحل الثلاث ويمكن تفسير ذلك بتوافر الوحدات السكنية الخالية فى بعض المناطق ، وكذلك الاهتمام بالمناطق المفتوحة بالمدينة ، فضلاً عن طبيعة الاستخدامات التى أضيفت إلى الكتلة العمرانية وخاصة فى المرحلة الثالثة ، وهى استخدامات ذات صيغة إقليمية وبمسطحات كبيرة ،

(١) JEFFERSON, MARK "LOW OF THE PRIMATY CITY" GEOGRAPHICAL REVIEW . VOL. XXIV, 1939.

وهذا يعنى أن الكتلة العمرانية الحالية لها دور أساسى فى رسم حدود الحيز العمرانى المستقبلى للمدينة نظراً لاستجابتها لاستيعاب مزيد من السكان والأنشطة داخل حدودها .

مما سبق يمكن استنتاج العوامل المؤثرة على جذب النمو العمرانى لمدينة الإسماعيلية فى المستقبل :

– تشكل قناة السويس وبحيرة التمساح حدوداً طبيعية للمدينة فى الاتجاه الشرقى والجنوب الشرقى .

– تمثل الأراضى الزراعية القائمة والمستصلحة جنوب المدينة أحد المحددات الرئيسية فى ملامح الحيز العمرانى للمدينة ، ولكن ليس بصورة مطلقة ؛ وذلك لأن مشروعات التطوير والتنمية الريفية للتجمعات فى هذه المنطقة ، وكذلك تطوير المشروعات السياحية على الشاطئ الغربى لبحيرة التمساح بالإضافة إلى مشروعات التعمير الحضرية فى منطقة (السماكين – أبو بلح) ، جميع هذه العوامل ستوفر ظروفاً معاكسة للأهداف التى ترمى إلى الحفاظ على الأراضى الزراعية وذلك إذا تركت الأمور تسير بدون تدخل تخطيطى وإدارى حازمين .

– مع الاتجاه نحو الغرب والشمال الغربى حيث تتوطن الأنشطة الصناعية وبعض مشروعات الإسكان الحكومى ، وكذلك الخدمات والاستخدامات ذات الطبيعة الإقليمية ، وما يحيط بها أراض زراعية مستصلحة أو أراض خصصت لمشروعات الاستصلاح . ولا ينتظر توافر ظروف الجذب العمرانى فى هذه الاتجاهات نظراً لعزلة هذه المناطق عن الكتلة السكنية الأساسية من جهة وكذلك كما ذكر لطبيعة الاستخدامات الإقليمية من جهة أخرى .

– إن الاتجاه الشمالى الشرقى يمثل أحد المحاور الأساسية المتوقعة لجذب النمو العمرانى حيث يرتبط هذا المحور بقناة السويس . ويمثل هذا الاتجاه العنصر الأساسى الموجه لعملية التنمية العمرانية ككل ، مع القرب النسبى من الكتلة السكنية الحالية .

– تشير الدلائل أيضاً بناءاً على وجود كوبرى الفردان شمال مدينة الإسماعيلية العمل على توجيه مشروعات التنمية الزراعية إلى التنمية العمرانية ، وذلك بتأثير الظروف الاقتصادية المستجدة للموقع ، وعليه فإنه يظهر ضرورة النظر فى هذه الاستخدامات فى ضوء الظروف الجديدة .

٤ - النمو وعلاقته بشكل المدينة :

يوجد العديد من النظريات والنماذج التى تظهر كيف تنمو المدن وإلى أين تتسع رقعتها ولماذا ؟ وعند دراسة نمو مدينة الإسماعيلية نجد أن نموها ينطبق عليه نموذج النوايا المتعددة وخاصة فى بداية إنشائها وخلال فترة الاحتلال الإنجليزى ، حيث كانت المدينة مقسمة إلى قسمين منفصلين متمايزين تمامًا : الأول خاص بالأجانب ويسمى الحى الإفرنجى ، والثانى خاص بالمصريين ويسمى حى العرب . وكل حى منهما يمثل وحدة سكانية خاصة ، ومنطقة مركزية مستقلة بذاتها ، وبداخلها كافة أنواع الخدمات والمصالح الرسمية وغير الرسمية .

وبعد الاحتلال الإنجليزى وخلال الخمسينيات من هذا القرن ، انتهى الفصل التعسفى بين أقسام المدينة ، وأصبحت مقسمة إلى أقسام إدارية شكل رقم (٤) السابق ذكره . وخلال الستينيات وحتى وقتنا الحاضر والمدينة تمثل نمطاً واحداً بعد أن كانت منفصلة ثم التحمت مع بعضها البعض وأصبحت المدينة عدة مناطق مختلفة على شكل دوائر متحدة المركز ، وموقع المدينة على بحيرة التمساح (*) جعل الدوائر تتحقق على اليابسة وتكون نظرية على الماء [1] .

وانتظمت المدينة فى عدد من الدوائر ، تمثل الدائرة الأولى منها مركزاً للمصالح الحكومية ، وكافة مراكز الأعمال والبنوك ومكاتب إدارات الشركات الصناعية وعيادات الأطباء والمحلات التجارية الكبرى والفنادق الفخمة ودور السينما والمسرح والنوادى الاجتماعية . وتشكل تلك المنطقة الجزء الشرقى من حى العرب ، والجزء الغربى من حى الإفرنج التى تقع بين السكة الحديد فى الجنوب وشارع مصر فى الشمال وشارع الثلاثينى فى الغرب إلى شارع الجمهورية (شامبيلون سابقاً) فى الشرق . أما الدائرة الثانية تقع فى الجزء الغربى منها النواة القديمة لحى العرب بمنازله القديمة ذات المستوى المنخفض مع عديد من الورش ومحلات الصيانة ، أما الجزء الشرقى منها فالمساكن بها ذات مستوى متوسط .

(*) وتتشابه مدينة الإسماعيلية مع مدينة شيكاغو ، التى أوحت دراستها بهذا النموذج أساساً ؛ لأن مدينة شيكاغو لا يمكن أن تكون حلقات أو دوائر النمو فيها كاملة نظراً لوجود بحيرة ميتشجان إلى الشرق منها ولذلك فإن الدوائر تتحقق على اليابس وتكون نظرية فى القطاع المائى . كما أن تحقيقها على اليابس ليس مطلقاً دائماً ، تحكمه عوامل عديدة من أهمها طبوغرافية السطح ، فجبل المقطم حال دون نمو مدينة القاهرة فى حلقات أو دوائر كاملة .

(١) أحمد إسماعيل ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٩

وفى الدائرة الثالثة نجد معظم السكان من الطبقة المتوسطة مع وجود محلات تجارية ، وتقع بها غالبية المدارس . أما الدائرة الرابعة فهى خاصة بسكان الطبقات العليا فى جهة الشرق ، وسكان الطبقات الأقل فى جهة الغرب . وتمثل الدائرة الأخيرة المواقع الصناعية ، وفى جزئها الجنوبى الممثل تقريباً لشريط بحيرة التمساح يقع عدد من الورش الخاصة بالسفن .

- توقعات النمو العمرانى وتركيب السكان بالمدينة :

استكمالاً لدراسة النمو السكانى خلال المراحل العمرانية ، ويمكن تقدير عدد سكان المدينة حتى عام ٢٠١٥ كما يوضحها جدول (٢) اعتماداً على توقعات معدل النمو السكانى [(١)] ، ومع توفر فرص التنمية العمرانية أمكن تحديد الطاقة الاستيعابية وحجم السكان الذى يمكن أن تستوعبه المدينة كما توضحه الدراسة العمرانية والسكانية والتخطيط للمستقبل كما سيلى ذكره .

جدول رقم (٢)

توقعات النمو السكانى بمدينة الإسماعيلية حتى عام ٢٠١٥

الفترة	أعداد السكان المتوقعة (نسمة)	معدلات النمو المتوقعة ٪
١٩٩٦ (*)	٢٥٥١٣٤	٤,١
٢٠٠٥	٣٦٨١٥٠	٣,٧
٢٠١٥	٥١٨٣٩١	٢,٦

وبدراسة الوضع الحالى لمدينة الإسماعيلية وخاصة من حيث تركيب السكان الذى يساعد على فهم دور الهجرة والزيادة الطبيعية فى النمو السكانى والعمرانى واتجاهه ، وأيضاً صورة المجتمع من ناحية العمالة والأنشطة الاقتصادية [(٢)]

(١) محمد خميس الزوكة ، التخطيط الإقليمى وأبعاده الجغرافية ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ١١٠

(*) الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، التعداد العام للسكان ، ١٩٩٦

(٢) أحمد إسماعيل ، أسس علم السكان ، دار الثقافة والنشر والتوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٧ ، الطبعة الثانية ، ص ١٤٤

وقد بلغ سكان المدينة بتعداد ١٩٩٦ نحو ٢٥٥١٤٣ نسمة بنسبة نمو سنوى بلغ ٤ ٪ ، تتوزع على ثلاثة أقسام بالمدينة ، يبلغ سكان القسم الأول ٣١٦٧٣ نسمة بنسبة ١٢,٤ ٪ ، وقسم ثان ١٤٥١٩٠ نسمة بنسبة ٥٦,٩ ٪ ، وقسم ثالث ١٧٨٢٧١ نسمة ٣٠,٧ ٪ من جملة سكان المدينة ، مما يعنى أن قسم ثان يشغله أكثر من نصف سكان المدينة .

وبتحليل الفئات العمرية كما يوضحه شكل رقم (٥) على مستوى أقسام المدينة يتضح :

– اختلاف نسبة الذكور بين قسم أول وثان وثالث بنسب ١٠٣ ، ١٠١ ، ١٠٢ على التوالى لكل ١٠٠ أنثى .

– فئة الأطفال غير المنتجة بين الميلاد وأقل من ١٥ سنة (صفر – ١٤) تختلف نسبتها على مستوى الأقسام حيث تبلغ فى قسم أول ٣٠ ٪ وفى قسم ثان ٣٥ ٪ وفى قسم ثالث ٣٣ ٪ (بلغت فئة الأطفال بالجمهورية ٤٢,٧ ٪) ، ويتضح ضيق القاعدة عن الفئات التالية خاصة فى قسم ثان ويتضح منه أثر انخفاض معدلات المواليد . مع وجود شذوذ وزيادة فى فئة (٥ – ١٠) بالنسبة للذكور فى قسم أول والتى بلغت ١٦,٤ ٪ .

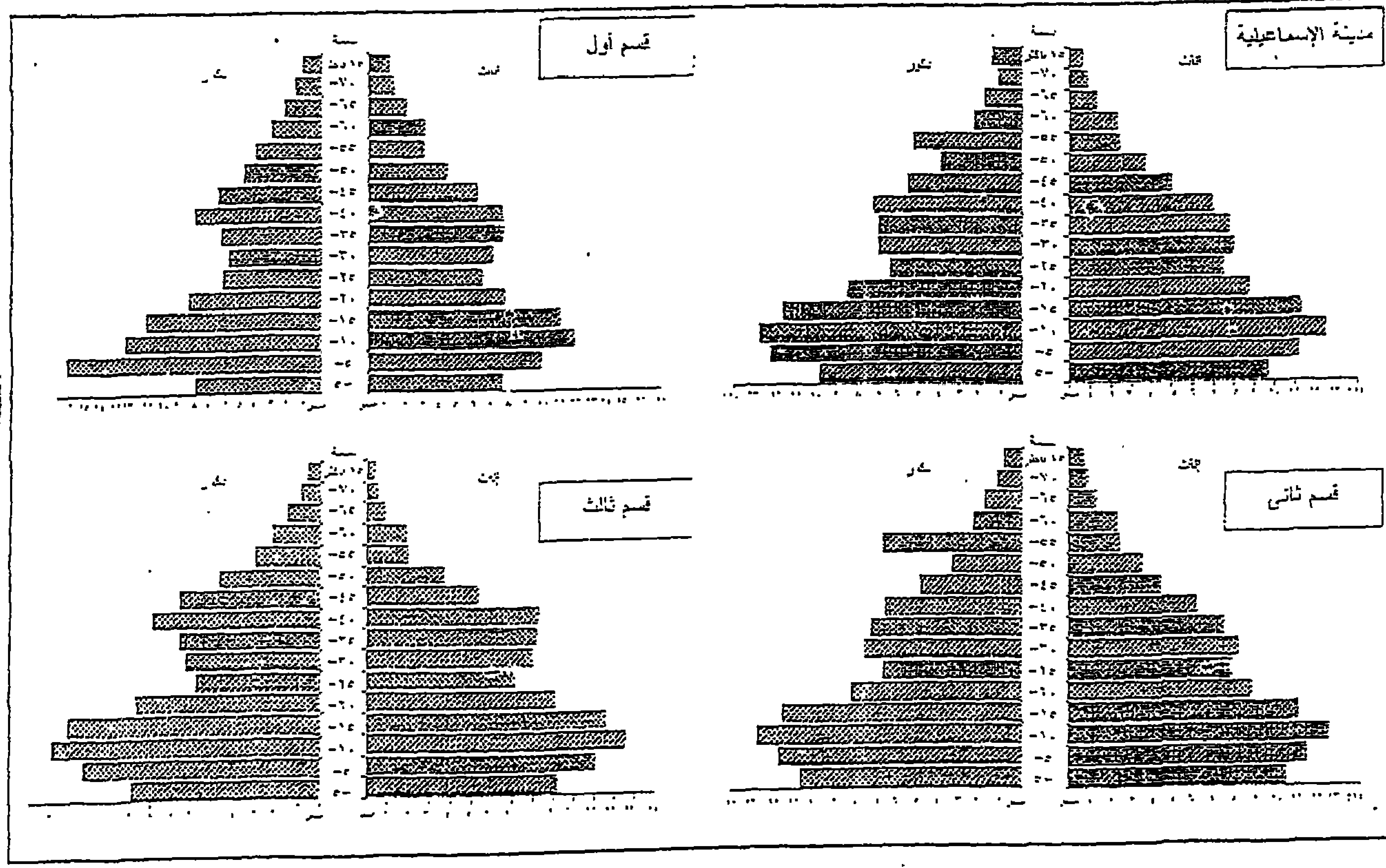
– أما فئة البالغين (فيما بين ١٥ – ٦٤ عاماً) بلغت نحو ٦٥ ٪ فى قسم أول ، ٦٢ ٪ قسم ثان ، ٦٥ ٪ قسم ثالث ، ويظهر أثر الهجرة على تركيب السكان بزيادة نسبة فئة العمر الوسطى . بالإضافة للصورة غير المتجانسة للتركيب النوعى وعدم وجود توازن بين جانبى الهرم يرجع إلى وجود هجرة عمالة سواء كانت مؤقتة أو دائمة من الذكور على مستوى الأقسام للعمل فى القطاعات الإنتاجية المختلفة بمحافظة الإسماعيلية ، مع وجود شذوذ بزيادة فئة ٥٥ – ٦٤ من الذكور فى حى ثان بلغت ٧ ٪ عن باقى الأحياء .

– أما فئة المسنون من ٦٥ سنة فأكثر وهم متقاعدون ، وترتفع نسبتها نسبيًا لارتفاع فئة البالغون (متوسطى العمر) وخاصة فى قسم أول ٥,١ وثان ٣,٤ ٪ ، وتقل فى قسم ثالث ٢,٥ ٪ . ومن دراسة هذه الفئات الثلاث نستخرج معدل الإعالة [1] الذى بلغ نحو ٥٩ ٪ وعبء الإعالة أو نسبة الإعالة تكون أصغر كلما ارتفعت نسبة السكان ذوى النشاط فى فئات العمر المنتجة .

---

(١) معدل الإعالة = $\frac{\text{السكان (صفر – ١٤) + (٦٥ فأكثر)}}{\text{السكان (١٥ – ٦٤)}} \times ١٠٠$

أحمد إسماعيل ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٤٧



شكل رقم (٥) الهرم العمرى النوعى لسكان مدينة الإسماعيلية عام ١٩٩٦

تناولت عديد من الدراسات تصنيف المدن وظيفيًا حيث إنها تفيد فى مجال تنميط العمران عمومًا بحسب وظائفه . وبدراسة التصنيف الوظيفى لأحياء مدينة الإسماعيلية من جداول توزيع السكان ١٥ سنة فأكثر وحسب أقسام الأنشطة الاقتصادية الرئيسية (١) يتضح الآتى :

– بلغ عدد السكان الملتحقين بالأنشطة المختلفة نحو ٧٩٧١٠ نسمة بنسبة ٤٧,١ ٪ من جملة السكان ذوى النشاط الاقتصادى ، وبنسبة ٣١,٢ ٪ من جملة سكان المدينة . أما من لا مهنة لهم يمثلون نسبة ٦٨,٨ ٪ من إجمالى سكان المدينة .

– تتصدر وظيفة الخدمات (خدمات عامة – خدمات اجتماعية وشخصية – تعليم وصحة – سفارات وقنصليات) أقسام النشاط الاقتصادى حيث تمثل نسبة العاملين به نحو ٣٧,٥ ٪ من إجمالى السكان ذوى النشاط الاقتصادى بالمدينة وتتركز النسبة العظمى فى هذا القطاع فى حى ثالث .

– تمثل نسبة الملتحقين بقطاع النقل والتخزين والاتصالات نحو ١٥ ٪ ، وتتركز النسبة الغالبة بحى أول لوجود نسبة كبيرة من العاملين بهيئة قناة السويس . يليها قطاع التشييد والبناء ١٤ ٪ وتتركز النسبة الغالبة بحى ثان ثم يأتى قطاع الصناعة بنسبة ١٣ ٪ ، ثم قطاع التجارة بنسبة ١٢,٥ ٪ .

رابعًا - الصورة العامة لاستخدام الأرض بمدينة الإسماعيلية :

وتفيد دراسة استخدام الأرض فى توفير المعلومات الأساسية عن مدى التنمية الفعلية ، وتوزيع الخدمات المجتمعة وتحديد المناطق التى تعانى من قصور فى الخدمات وكذلك التى يصعب الوصول إليها ، كما أنه يساعد فى تحديد ما إذا كان هناك تقارب بين الوظائف العمرانية . وتعتبر دراسة استخدام الأرض القاعدة الأساسية فى إدارة التنمية المستقبلية .

تنقسم الكتلة الحضرية للمدينة إلى جزئين يفصل بينهما خط السكة الحديد المتجه إلى بورسعيد . وتعتبر المنطقة التى تقع شمال السكة الحديد أكثر كثافة سكانية وعمرانية . وتقع وسط المدينة فى المنطقة جنوب خط السكة الحديد . وتبلغ مساحة الكتلة الحضرية للمدينة نحو ٢٥٤٤,٥ فدانًا بنسبة ٤٠ ٪ من إجمالى مساحة المدينة . وفيما يلى توصيف العناصر الرئيسية لاستخدام الأرض .

---

(١) الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، تعداد ١٩٩٦

١ - المناطق السكنية :

وهى المناطـق التى يسـود فيها الاستخــدام السكنى . وتبلغ نسبة المناطق السكنية نحو ٦٥ ٪ أى ما يعادل ١٦٤٠ فداناً (١) . وينقسم الهيكل العمرانى لمدينة الإسماعيلية إلى عدة أقسام متباينة وهى :

(أ) إسكان هيئة قناة السويس :

ويتميز إسكان هيئة قناة السويس بوجود مساحات لحدائق خضراء ، هذا مع تمتعها بشبكة جيدة من المرافق ، وتتميز بشوارعها العريضة من ٨ – ٢٠ متر . بالإضافة إلى الشكل المعمارى والتخطيطى المميز لهذه المناطق وخاصة منطقة الفيلات مما يعطى لمدينة الإسماعيلية طابعاً مميزاً يجب الحفاظ عليه ، وينقسم إلى قسمين رئيسيين :

- منطقة الفيلات وتنقسم إلى أربعة أقسام :

(*) منطقة تقع فى الجزء الجنوبى الشرقى من مدينة الإسماعيلية شمال منطقة رقم ٦ وفندق ايتاب . وتعتبر هذه المنطقة ذات طابع مميز من حيث التصميم ، فلا يزيد ارتفاعها عن دورين وذات أسقف مائلة جمالونية مغطاة بالقرميد ، نسبة البناء بالقطعة لا تزيد عن ٢٥ ٪ من إجمالى مساحة القطعة وتحيط بها الحدائق مزروعة بالالجارو واللآسيجا .

(*) تقع هذه المنطقة على شارع شبين الكوم : وتمتاز بكل المميزات السابقة وتختلف عنها فى : الأسقف الخرسانية العادية ، وتقع القطع المبنية على الشارع مباشرة وتحيط الحديقة بالجزء المبنى من اتجاهين فقط .

(*) تقع هذه المنطقة على قناة السويس شرق الجامعة وتتميز بالنماذج المتكررة التى تعطيها طابعاً مميزاً ارتفاعها يتراوح بين ٤ – ٥ أدوار . نسبة البناء فى القطعة نحو ٦٠ ٪ من المساحة .

---

(١) من قياسات الخرائط التفصيلية لمدينة الإسماعيلية ، بمقاييس ١ : ٢٥٠٠٠

شكل رقم (٦) أنماط العمران بمدينة الإسماعيلية

(*) مناطق فيلات دور واحد تحتوى على خمس حجرات . وتشبه فى الشكل فيلات المنطقة الأول . وتقع شرق بلاج الدانفا وتخصص لكبار العاملين بالهيئة .

- **منطقة العمارات:**

وتنقسم إلى قسمين حسب الموقع :

(*) تقع المنطقة الأولى من هذه المناطق شمال منطقة فيلات هيئة القناة بالمنطقة الأولى السابق ذكرها . وهى عبارة عن عمارات من ٥ – ٦ أدوار وبها حدائق فى الواجهات الأمامية .

(*) تقع المنطقة الثانية للعمارات غرب النادى الإسماعيلى بارتفاع خمسة أدوار فقط .

(ب) منطقة إسكان الشيخ زايد:

وتعتبر من مناطق إعادة التعمير التى تم إنشاءها بعد حرب أكتوبر . بهدف توفير وحدات سكنية لمن تهدمت منازلهم فى أثناء الحرب . وتقع غرب جامعة الإسماعيلية بمساحة ٩٧ فداناً ويعتبر حى الشيخ زايد مثلث قاعدته الرئيسية شارع الشيخ زايد وقمة المثلث منطقة إسكان المرحلة الأولى .

وتحيط بهذه المنطقة شبكة من الطرق الرئيسية بعرض من ١٥ – ٢٠ متراً ، يمثل الاستخدام السكنى نسبة ٧٥٪ من إجمالى المساكن ، ويمثل الاستخدام التجارى والخدمى نسبة ٢٥٪ من إجمالى مساحات الدور الأرضى بالمساكن . وتبلغ ارتفاعات المساكن خمسة أدوار وجميع المبانى بهذه المنطقة مبنية من الدبش وذات أسقف خرسانية . وتخدم منطقة الشيخ زايد شبكة من مياه الشرب والصرف الصحى والكهرباء والاتصالات .

(ج) منطقة إسكان الحرفيين:

وتقع شمال منطقة الشيخ زايد على شكل مستطيل بمساحة ٦٧ فداناً . وصممت مبانى هذه المنطقة بنظام ارتفاعات الدور الواحد به حديقة داخلية لإعطاء المنطقة طابعها المميز والخاص بها ، وقد سمح لسكان المنطقة بالارتفاع حتى ٣ أدوار . وبنيت مساكن الحرفيين من الدبش وذات هياكل خرسانية .

(د) مناطق إسكان نفذت من قبل المحافظة فى المناطق الآتية :

(أ) غرب إسكان الشيخ زايد .

(ب) منطقة نفيشة .

(ج) منطقة غرب الجلاء .

(د) منطقة غرب المنطقة السياحية .

(هـ) منطقة جاردن سيتى .

(و) منطقة إسكان منشية الشهداء .

وتتراوح ارتفاعات مبانى تلك المناطق بين ٤ – ٥ أدوار ، والاستخدام السائد للدور الأرضى لتلك المساكن هو التجارى بنسبة ٥٠٪ من إجمالى مساحات الدور الأرضى بالمبانى ، أما باقى الأدوار فتستخدم للسكن . وتختلف مادة البناء فى تلك المساكن ، فبعضها سابقة التجهيز ، وبعضها دبش ، وبعضها طوب .

(هـ) منطقة حى السلام :

يقع حى السلام شمال مدينة الإسماعيلية ، ويحده من الجهة الشمالية غابة الشباب والطريق الدائرى ، وجنوباً الشارع البحرى ، وشرقًا شارع شبين الكوم سابقًا (جمال عبد الناصر حاليًا) ، وغرباً امتداد شارع الجمهورية ، وتبلغ مساحة حى السلام ٥١٠ فداناً [(١)] ، تمثل المنطقة القديمة (الحكر) ٦٥٪ والمنطقة الجديدة نسبة ٣٥٪ من إجمالى المساحة . يتراوح ارتفاع المبانى بالمنطقة القديمة بين ١ – ٤ أدوار والصفة الغالبة هى المبانى ذات الدور والدورين .

أما ارتفاع المبانى فى المنطقة الجديدة تتراوح بين ١ – ٦ أدوار والصفة الغالبة لمبانى هذه المنطقة هى ٣ أدوار ، ويلغ نسبة الاستخدام السكنى فى المنطقة ٦٨٪ ونسبة ١٢٪ للاستخدام التجارى والإدارى والخدمات ، ١٣٪ للطرق ، ٧٪ للمناطق المفتوحة .

---

(١) محافظة الإسماعيلية ، قسم التخطيط العمرانى ، بيانات عن تطوير الأحياء الشعبية ، ١٩٩٦ .

(و) المنطقة السكنية القديمة (المدينة القديمة):

وتتركز هذه المنطقة فى عرايشية مصر والمنطقة المحيطة بشارع الثلاثينى والمنطقة الجنوبية من منشية الشهداء ومبانيها تعبر عن الطابع المعمارى القديم للمدينة . تعتبر تلك المنطقة هى الامتداد الطبيعى لمنطقة تركز الخدمات التجارية بالمدينة ، وغالبية الأدوار الأولى من المساكن مشغولة بالاستعمالات التجارية بنسبة من ٧٠ – ٨٠٪ ، وتشغل الخدمات الإدارية والخدمية الأخرى نسبة تتراوح بين ٥ – ٧٪ من الدور الأرضى (٢) .

أما باقى الأدوار فهى مخصصة للسكن . وتختلف مادة البناء فى تلك المنطقة من مبانى الدبش ، إلى مبانى ذات أسقف خشبية ، إلى مبانى ذات هياكل خرسانية . ويعتبر تخطيط هذه المناطق شطرنجيًا ، لذا تكثر بهذه المنطقة التقاطعات مما يعوق حركة المرور . ونظمت حركة المرور فى اتجاه واحد بكثير من هذه الطرق حتى يمكن تفادى التقاطعات .

(ز) منطقة التجمعات العشوائية:

وتشمل التجمعات العشوائية داخل وخارج الكتلة العمرانية الرئيسية للمدينة وقامت المحافظة بمشاريع تطوير لبعض المناطق (سوق يلى ذكرها) ، ويغلب على استخدام تلك المناطق الاستخدام السكنى مع عدد قليل من الاستخدامات التجارية .

٢ - المناطق التجارية والخدمات العامة:

وتشمل تجارة الجملة وتجارة التجزئية ، والخدمات الخاصة والمكاتب والبنوك والعيادات والمدارس والمعاهد والمبانى الإدارية والمكتبات والمسارح والمتاحف والخدمات الصحية والدينية . ومعظمها تشغل مواقع فى الشوارع الرئيسية للمدينة .

– شارع الثلاثينى والشوارع الرئيسية المتفرعة منه ، حيث يقع سوق الجملة كما توجد محطة ركاب الأقاليم ومحطة السكة الحديد ومبنى السنترال والنادى الرياضى الاجتماعى .

---

(٢) محافظة الإسماعيلية ، قسم التخطيط العمرانى ، مرجع سبق ذكره .

– شارع محمد علي ويوجد به مبنى المحافظة ومبنى هيئة قناة السويس ونادى الشرطة ، علاوة على بعض الاستخدامات التجارية .

– شارع المدارس وهو الطريق المؤدى إلى بورسعيد ، ويتركز به مجموعة من المدارس .

– شارع سعد زغلول وبه معظم الاستخدامات التجارية .

– ميدان عرابى منطقة تركز البنوك والفنادق .

– شارع شبين الكوم استعمالات تجارية والنادى الإسماعيلى .

٣ - المناطق الصناعية :

وتقع على الطريق الصحراوى السريع القاهرة / الإسماعيلية / بورسعيد . ويبلغ إجمالى مساحة المنطقة الصناعية ١٣٦٥ فدان ، وتنقسم إلى قسمين :

(أ) المنطقة الصناعية (الصناعات الخفيفة) بمساحة ٣٦٥ فداناً كاملة المرافق وبها نحو ١٥٠ مشروعاً صناعياً .

(ب) المنطقة الحرة الصناعية بمساحة ١٠٠٠ فدان وبها العديد من المشروعات الصناعية والتخزينية والخدمية .

(ج) وادى التكنولوجيا شرق الإسماعيلية عند الكيلو ١٤ طريق العريش الأوسط خارج الكتلة السكنية بمساحة نحو ١٦٣٠٠ فدان .

٤ - المناطق السياحية :

تنتشر الاستخدامات السياحية حول بحيرة التمساح وعلى الضفة الغربية للقناة شمال وجنوب البحيرة ، وتشغلها مجموعة من الفنادق والنوادى والقرى السياحية المتميزة ، وتبلغ المساحة الإجمالية للمنطقة السياحية الشاطئية ٨٦٤ فدان تقريباً (جزيرة الفرسان ١٠٥ فدان والمنطقة غرب وجنوب بحيرة التمساح ٧٥٩ فدان) (١) . هذا بالإضافة إلى المناطق السياحية والترفيهية الأخرى من حدائق ونوادى (بعضها خارج الكتلة السكنية) .

---

(١) محافظة الإسماعيلية ، إدارة السياحة ، بيانات عن المناطق السياحية ، ٢٠٠٢

خامساً - الأنماط العمرانية بمدينة الإسماعيلية :

بتحليل الخرائط أمكن الخروج بالأنماط العمرانية الآتية لمدينة الإسماعيلية ويوضحها شكل (٧) :

(أ) نمط حضرى حديث (منطقة الشيخ زايد) :

وتمثل أحد مناطق التعمير بالمدينة أبان حرب ١٩٧٣ . وسكانها من فئة ذوى الدخل المتوسط وفوق المتوسط . ويوجد بالمنطقة بعض الشوارع الرئيسية مثل الشارع التجارى وشارع التمليك ، وهما يقسمان المنطقة إلى ثلاث مناطق فرعية متميزة من حدث طريقة الإنشاء ومرحلية التنفيذ . ويحد المنطقة من الجنوب خط السكة الحديد ، ومن الغرب شارع شبين الكوم ، ومن الشمال والشرق الطريق الدائرى ، وتتكون منطقة الشيخ زايد من عمارات يتراوح ارتفاعها بين ٤ – ٥ أدوار ، وتتبع للجمعيات وهيئات تعاونية بالإضافة لمحافظة الإسماعيلية وجهاز التعمير .

(ب) نمط حضرى شبكى متعامد (وسط المدينة) :

ويتمثل فى منطقة محددة بحدائق الملاحة جنوباً وجزء من خط السكة الحديد شمالاً وشارع الثلاثينى غرباً والشارع البحرى من الشمال ، أما من جهة الشرق فيحدهما شارع شبين الكوم .

وتمثل هذه المنطقة النواة القديمة للمدينة ، ويغلب عليها النشاط التجارى كاستخدام ونشاط للسكان ، وتتميز بوجود الشوارع التجارية الرئيسية مثل شارع سعد زغلول ، مصر ، الجمهورية ، والمبانى بهذه المنطقة تعتبر قديمة بارتفاعات من ٣ – ٤ أدوار . ويتم إحلال لبعض المبانى المتهالكة .

(ج) نمط حضرى شبكى متعامد (فيلات) :

ويحد المنطقة من جهة الجنوب حدائق الملاحة ، ومن الشمال خط السكة الحديد ، ومن الشرق المساكن التابعة لهيئة قناة السويس . وتعتبر منطقة الفيلات (حى الإفرنج) من المناطق القديمة التى تتسم بالطابع الموحد من حيث الأسقف المائلة مع انتشار المناطق المفتوحة . وسكان هذه المنطقة من الإداريين التابعين لهيئة قناة السويس .

شكل رقم (٧) حي الشيخ زايد قبل وبعد التطوير

(د) نمط حضرى شريطى (حى السلام) :

يمثل أحد مشروعات الإسكان التى تدخلت المحافظة فى الإشراف الفنى وتوجيه المنطقة بالجهود الذاتية ، وما زالت المنطقة فى مراحل التكوين فى مجالات ارتفاعات المبانى واستغلال الفراغات التى تتخلل الكتلة السكنية ، وسكان تلك المنطقة من محدود الدخل والدخول المتغيرة (الأعمال الحرفية) ، ويتحدد حى السلام بالشارع البحرى جنوباً ، وغرباً شارع الثلاثينى ، وشمالاً الطريق الدائرى ، ومن الشرق شارع شبين الكوم .

(هـ) نمط شبه حضرى (منطقة البلابسة) :

ويحد المنطقة من الشرق شارع الثلاثينى ، ومن الجنوب والغرب شارع بورسعيد ، والطريق الدائرى شمالاً . يتضح أن منطقة البلابسة يغلب عليها الطابع الريفى للمبانى والتى لا يزيد ارتفاعها عن ٣ أدوار كاتجاه عام . وتجرى بها عمليات إحلال لبعض المبانى بسبب قربها من منطقة وسط المدينة ، بالإضافة إلى تنفيذ مخطط التطوير الشامل للمنطقة فى فترة الثمانينات ، ويعتبر سكان المنطقة من محدودى الدخل والدخول المتغيرة حيث تعتبر النواة لتعمير حى السلام .

(و) نمط حضرى تلقائى قديم (منطقة الشهداء) :

وتتحدد هذه المنطقة بخط السكة الحديد جنوباً . وغرباً بترعة الإسماعيلية المتجهة إلى بورسعيد . وتتشابه هذه المنطقة مع منطقتى البلابسة وحى السلام فهى من المناطق القديمة فى مدينة الإسماعيلية ، وقد بدأت مشروعات الإحلال والتجديد للمنطقة فى فترة الثمانينات ، وما زالت فى طور تنظيم الشوارع وتحديث للمبانى . وتضم هذه المنطقة الجبانات للمدينة فى جهتى الشمال والشرق .

(ز) نمط شبه حضرى عشوائى (منطقة البهتيمى) :

تعتبر امتداداً طبيعياً للمدينة فى اتجاه الجنوب بأسلوب عشوائى . وطابع المبانى يميل إلى النمط شبه الحضرى مع ظهور بعض المناطق الحضرية بمحاذاة شارع البلاجات وشارع محمد على ، بتأثير القرب من وسط المدينة والمناطق السياحية . وتضم المنطقة بعض الاستخدامات المميزة مثل

حلقة السمك والخدمات التجارية التى تخدم المترددين على شواطئ بحيرة التمساح . ويمثل نشاط الصيد النشاط الغالب لسكان المنطقة صورة رقم (٨) لقرية الصيادين بمنطقة البهتيمى .

(ح) نمط حضرى مخطط (مدينة الشباب) :

وهى أحد مشاريع الإسكان التابع للتعاونيات كامتداد للمدينة فى اتجاه الغرب ، وارتفاعات المبانى محددة بخمسة أدوار .

(ط) نمط حضرى تحت التطوير (المناطق الريفية جنوب الإسماعيلية) :

وتشمل المناطق الريفية التى شملتها مشروعات التطوير فى العشر سنوات السابقة والتى نتج عنها ظهور نمط شبه حضرى وهى تمثل أحد مناطق الإسكان لسكان المدينة وخاصة محدودى الدخل ؛ فهى أقرب المناطق لتوسع المدينة مستقبلاً فى اتجاه الجنوب ، فنشأت فكرة تطوير أبو عطوة وعزبة على عيد وعزبة البهتيمى بالإضافة إلى الحلوس ، حسين آدم . وبناء على دراسة أجريت من قبل هيئة التخطيط العمرانى (١) لتلك المناطق بعد مرور نحو ٧ سنوات على البدء فى تنفيذ مشروعات التطوير ، للحكم على مدى التغيير الذى حدث للبنية الاجتماعية والاقتصادية وبالتالى العمرانية وذلك فى اتجاه التحضر ، كأساس لاتخاذ قرار بشأن ضم هذه التجمعات أو بعضها إلى نطاق الحيز العمرانى لمدينة الإسماعيلية . وقد شملت الدراسة استبيانات لعينة عشوائية عن مهنة السكان والحالة التعليمية وحجم الأسرة ومادة الإنشاء للمساكن بالإضافة إلى جهة ومكان العمل للأفراد الذين شملتهم الدراسة .

ويرجع اختيار هذه المجالات للاستبيان عنها أنها تعكس مدى ارتباط هذه المناطق بمدينة الإسماعيلية ومدى التحول نحو النشاطات الحضرية وتأثير ذلك على الخصائص الرئيسية للفرد والبيئة العمرانية .

---

(١) هيئة التخطيط العمرانى ، تخطيط الإقليم الثالث بمدينة الإسماعيلية ، مسحاً ميدانياً للخصائص الاجتماعية والعمرانية للتجمعات الريفية التى ارتبطت بمشروعات التطوير ، ١٩٩٢

والجدول رقم (٣) يوضح نتائج العينة لتجمعات الحلوس ، وحسين آدم ، على عيد ، بالإضافة إلى أبو عطوة والتى تضم (الصحارى – الزغابة – أبو شحاتة – ولتر – المساكن) وبتحليل الجدول أمكن الوصول إلى النتائج الآتية :

جدول رقم (٣)

نتائج العينة عن الخصائص الاجتماعية والعمرانية للتجمعات الريفية المحيطة بمدينة الإسماعيلية

الخصائص العامة	الحلوس		حسين آدم		على عيد		السحارى والزغابة		أبو عطوة والتر المساكن	
	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪
المهنة :										
الصيد والزراعة	١٣	٤٤,٨	٣	١٤,٢	٢	٣,٧	٦	١٤,٢	٦	١١,٠
التجارة	٢	٦,٨	٢	٩,٥	١٠	١٨,٥	٤	٩,٥	٨	١٢,٣
أعمال حرفية	١٢	٤١,٣	١	٤,٧	٨	١٤,٨	٤	٩,٥	١٣	١١,٦
خدمات	٢	٦,٨	٧	٣٣,٣	٢٥	٤٦,٢	٢٠	٤٧,٦	٢٢	٢١,٦
صناعة	–	–	٦	٢٨,٥	٨	١٤,٨	٥	١١,٩	١٠	١٢,٦
تشييد وبناء	–	–	٢	٩,٥	١	١,٨	٣	٧,١	١	١,٦
الحالة التعليمية :										
أمى	١٣	٤٤,٨	٥	٢٣,٩	٢٠	٣٧	١٦	٣٨,٠	٢٥	١١,٦
يقرأ ويكتب	٥	١٧,٢	١٠	٤٧,٦	١٤	٢٥,٩	٢٣	٥٤,٧	٢٣	٢٨,٣
تعليم أقل من المتوسط	٣	١٠,٣	٢	٩,٥	١٠	١٨,٥	–	–	٥	٨,٢
تعليم متوسط	٥	١٧,٢	١	٤,٧	٧	١٢,٩	٢	٤,٧	٤	٦,٦
تعليم فوق المتوسط	٢	٦,٨	١	٤,٧	–	–	١	٣,٧	٢	٣,٣
تعليم جامعى	١	٣,٤	٢	٩,٥	٣	٥,٥	–	–	١	١,٦
مادة إنشاء المسكن :										
طوب لبن	١٧	٥٨,١	٩	٤٢,٨	٤٣	٧٩,٦	٢٤	٥٧,١	٢٣	٣٨,٣
طوب أحمر	٤	١٣,٧	٣	١٤,٢	٥	٩,٢	٦	١٤,٢	٦	١٠,٠
خرسانة	٨	٢٧,٠	٩	٤٢,٨	٥	٩,٢	١٠	٢٣,٨	٣	٥,٠
دبش	–	–	–	–	١	١,٨	٢	٤,٧	١	١,٦
جهة ومكان العمل :										
داخل مكان الإقامة	٣	١٠,٣	٦	٢٨,٠	٩	١٦,٧	١٦	٣٨,١	١٩	٧١,٦
خارج مكان الإقامة	٢٦	٨٩,٣	١٥	٧١,٥	٤٥	٨٣,٧	٢٦	٦١,٩	٤١	٨٩,٤
متوسط حجم الأسرة ١	٦	–	٦	–	٧	–	٦	–	٧	–

- تشير الأرقام الخاصة بنشاط السكان إلى انخفاض نسبة العاملين بالزراعة في كلّ من على عيد ، حسين آدم ، أبو عطوة بالمقارنة بقرية الحلوس ؛ حيث تبلغ هذه النسبة في الأخيرة نحو ٤٥ ٪ من جملة ذوى النشاط ، مما يعنى اتجاهاً نحو الأنشطة الحضرية فى تجمعات على عيد ، حسين آدم ، وأبو عطوة . وتتأكد هذه النتيجة من خلال استقراء البيانات الدالة على نشاط السكان فى مجال الخدمات المرتبطة بمدينة الإسماعيلية ، حيث تتراوح نسبة العاملين فى هذا النشاط فى التجمعات الثلاثة بين (٣٣ - ٤٨ ٪) من إجمالى العينة ، وكذلك الارتفاع النسبى للعاملين فى مجالى التجارة والصناعة .

- تعكس بيانات الحالة التعليمية الاتجاه النسبى نحو خصائص المجتمعات شبه الحضرية وذلك فى كلٍ من حسين - وسكان هذه المنطقة من الإداريين التابعين لهيئة قناة السويس - آدم ، على عيد ، أبو عطوة ، فى حين ترتفع نسبة الأمية فى تجمع الحلوس حيث تبلغ ٤٤,٨ ٪ من جملة العينة .

- تشير بيانات البيئة العمرانية إلى وجود النمط الريفى فى جميع حالات الدراسة بالرغم من تفاوت نسب هذا التواجد . ويمكن تفسير ذلك بقصر الفترة التى ارتبطت بمشروعات التطوير لهذه التجمعات وحاليًا يتم استكمال عمليات التطوير ، خاصة وأن ظاهرة التحول للنمط الحضرى فى المبانى يتضح فى بعض هذه التجمعات ، وارتفعت بها الآن المبانى المنشأة من الخرسانة عن ٦٠ ٪ من جملة المبانى وتصل أحياناً إلى النصف .

- ويتضح بدراسة البيانات عن العاملين خارج مكان الإقامة أنهم أكثر من ٦٠ ٪ من عينة الدراسة ، وهى نتيجة هامة توضح مدى الارتباط فى المجالات الاقتصادية والاجتماعية بين هذه التجمعات ومدينة الإسماعيلية .

المشكلات الحضرية وأهم أساليب التخطيط :

نشأت المدينة القديمة وفق خطة موضوعة ، إلا أنها فى نموها قد لا تنمو بنفس الشكل الذى رسمه لها المؤسسون . ويعيش السكان فى بيئة خلقتها الأنشطة البشرية وأحدثت بها كثيراً من المشكلات الناتجة عن زيادة السكّان ، بالإضافة لظروف الحرب التى مرت بها المنطقة وبعد حرب ١٩٧٣ ومع حركة التعمير كانت عمليات البناء والتطوير لمناطق داخل الكتلة الرئيسية للمدينة مثل مشروع حى السلام ، وحى الشهداء ، ومناطق الصفا والمروة وزمزم ، ثم مناطق خارج الكتلة الرئيسية مثل مشروعى أبو عطوة ، والبهتيمى .

١ - حى السلام:

وكانت بداية مشروعات التطوير بالمحافظة هو مشروع حى السلام «الحكر القديم» ، الذى يقع شمال المدينة ، ويحده من الجهة الشمالية الطريق الدائرى ، وجنوبياً الشارع البحرى ، وشرقاً شارع شبين الكوم سابقاً (جمال عبد الناصر حالياً) ، وغرباً امتداد شارع الجمهورية ، بمساحة إجمالية ٥٢٤ فدان . تمثل المنطقة القديمة ٦٥ ٪ من إجمالى المساحة والجزء الجديد ٣٥ ٪ فقط . ومن الشكل رقم (٩) لحى السلام قبل وبعد التطوير يتضح النمط الشبكى أحياناً ، والشريطى أحياناً أخرى لشبكة الشوارع بالحى ، فينتج عنه بلوكات مربعة ومستطيلة ، فيعطى إحساساً بالملل [(١)] .

وما زالت التنمية فى هذه المنطقة فى مراحل التكوين فى مجالات ارتفاعات المبانى واستغلال الفراغات التى تتخلل الكتلة السكنية . ويبلغ نسبة الاستعمال السكنى بالحى ٧٠ ٪ من جملة المبانى ، وتمثل المبانى ذات الحالة الجيدة نسبة ٤٠ ٪ ، والمتوسطة نسبة ٢٠ ٪ ، والفضاء والرديئة بنسبة ٣٠ ٪ وذلك فى المنطقة القديمة . أما المنطقة الجديدة فتمثل المبانى ذات الحالة الجيدة نسبة ٩٠ ٪ ، والنسبة الباقية للمبانى القديمة أو المناطق الفضاء . والصفة الغالبة لارتفاعات المبانى هى ثلاثة أدوار وأحياناً تصل إلى ستة أدوار .

٢ - حى الشهداء:

من المناطق القديمة فى مدينة الإسماعيلية فى الجانب الشمالى الغربى للسكة الحديد ، ويتحدد بخط السكة الحديد من الجنوب الشرقى ، وغرباً ترعة الإسماعيلية المتجهة لبورسعيد وتميل المنطقة الجنوبية إلى الطابع الريفى ؛ فتتكون المساكن من دور واحد من الطوب أو الحجر مع نسبة قليلة من المساكن ذات الدورين والأسقف خشبية فى كثير منها ، وشبكة الطرق غير واضحة ، ثم بدأت مشروعات الإحلال والتجديد للمنطقة فى فترة الثمانينات ، وما زالت مستمرة فى صورة إزالات لتنظيم الشوارع وتحديث المبانى التى قد يصل ارتفاعها إلى خمسة أدوار ، ويبلغ إجمالى عدد الوحدات التى بنيت لتنفيذ خطة التطوير ٨٠٧ وحدة سكنية ، بالإضافة إلى ٢٧ عمارة و٢٨ قطعة تم بيعها بالمزاد و٤٩٢١ قطعة تم تمليكها . [(٢)]

---

(١) محافظة الإسماعيلية ، لجنة التخطيط العمرانى ، بيانات عن تطوير الأحياء الشعبية بالمحافظة ، ١٩٩٦ .
(٢) محافظة الإسماعيلية ، قسم التخطيط العمرانى ، التنمية العمرانية الإسماعيلية ، سنة ١٩٩٦ .

:

وتضم هذه المنطقة منطقة جبانات المدينة فى جهتى الشمال والشرق حيث نلاحظ ارتفاع الكثافة السكانية بها ، ويسكنها حوالى ٥٠ ألف نسمة وسكانها غالبًا من محدودى الدخل ومن ذوى الدخول المتغيرة (كالأعمال الحرفية وأعمال البناء) .

٣ - منطقة إسكان الشيخ زايد :

وهى تمثل أحد مناطق التعمير بالمنطقة إبان حرب ١٩٧٣ . والمنطقة يحدها من الجنوب خط السكة الحديد ، وغرباً شارع شبين الكوم ، ومن الشمال والشرق الطريق الدائرى . وكانت المنطقة صحراء تسمى أبو رخم ، يسكنها بعض البدو بطريقة عشوائية كما يوضحها شكل (٧) لحى الشيخ زايد قبل التطوير وبعده . وتبلغ المساحة الإجمالية لهذه المنطقة ٩٧,٠٠ فدان تقريباً ، وتبلغ نسبة المساحة السكنية حوالى ٧٥ ٪ من المساحة الإجمالية ، ويمثل الاستعمال التجارى والخدمى نسبة لا تقل عن ٢٥ ٪ .

وجميع المبانى بهذه المنطقة مبنية من الدبش وذات أسقف خرسانية وتبلغ ارتفاعات المبانى خمسة أدوار ، ويعتبر سكان المنطقة من فئة ذوى الدخل المتوسط وفوق المتوسط .

٤ - تطوير منطقة الصفا والمروج ،وزمزم بشرق حى الشيخ زايد :

بدأ الجهاز التنفيذى بتطوير أحياء الصفا والمروة وزمزم سنة ١٩٨١ ، وهى من الأحياء التى أقيمت بطريقة عشوائية من قبل الأهالى وواضعى اليد عقب عودة المهاجرين بعد حرب ٧٣ .

وأعيد تطويرها ، وتبلغ مساحة منطقة الصفا ١٦ فداناً ، يسكنها ٢٥٠٠ نسمة وبلغ عدد منازل واضعى اليد ٢١٧ منزلاً ، تتراوح مساحة القطعة ٧٥م٢ إلى ١٥٠م٢ .

وتم إزالة ١١٨ منزلاً لتداخلها فى مسارات الشوارع ، منطقة الصفا قبل التطوير وبعده وتم إحلالهم جميعًا بقطع أرض بديلة مثقفة مع تخطيط المنطقة ، كما تم تعديل حدود ٩٩ قطعة وإزالة الأجزاء المتداخلة مع خطوط تنظيم الشوارع ، كما تم إقامة خمسة عمارات سكنية بإجمالى ١٠٠ وحدة سكنية بالمنطقة عن طريق بيع ٢٢ قطعة بالمزاد ، وذلك لإحلال السكان القاطنين فى منازل أزيلت وعددهم ١٤٠ حالة تم إحلال ١٠٠ حالة بالمنطقة ، و٤٠ حالة بمناطق أخرى .

أما منطقة المروة تبلغ مساحتها ١٥ فداناً يسكنها ٢٠٠٠ نسمة ، بلغ عدد منازل واضعى اليد ١٦٣ منزلاً ، تتراوح مساحة القطعة من ٨٠ : ١٥٠م٢ . وقد تم إزالة عدد ٤٠ منزلاً لتداخلها فى مسارات الشوارع طبقًا للتخطيط الذى أعد للمنطقة . وتم تعويضهم جميعًا بقطع أراضى أخرى بالمنطقة ، كما تم تعديل حدود ١٢٣ منزلاً وإزالة الأجزاء المتداخلة مع مسارات الشوارع . وتم بناء أربعة عمارات سكنية بإجمالى عدد ١٠٠ وحدة سكنية ؛ لإحلال السكان الذى أضيروا من إزالة المنازل بعدد ٩٠ حالة ، وبيع ٣٦ قطعة بالمزاد .

أما منطقة زمزم كما توضحها الخريطة السابقة ، فتبلغ مساحتها ٥٥ فداناً يسكنها ٢٥٠ نسمة ، بلغ عدد منازل واضعى اليد بالمنطقة ٦٣ منزلاً وتتراوح مساحة القطعة بين ٨٥م ، ١٧٠م٢ . وقد تم إحلال السكان الواقعين فى مسارات الشوارع وكذلك الذين تضرروا من خطوط التنظيم بالمنطقة وبلغ عددهم ٧٠ حالة تم تسكينهم فى ٧٠ شقة بثلاث عمارات أقسمت بالمنطقة .

وبالإضافة إلى تحسين حالة السكن فى منطقة الصفا والمروة وزمزم ، تم تحسين حال المرافق من مياه وكهرباء وطرق وصرف صحى ، بالإضافة إلى الخدمات من مدارس ومساجد وحدائق عامة والخدمات التجارية والإدارية التى تفى بحاجة كل منطقة .

وكان من أهم أسباب نجاح أسلوب التطوير فى كافة المشروعات . أن قامت القيادات الشعبية والتنفيذية بالمحافظة بعقد العديد من اللقاءات بأهالى هذه المناطق لشرح أسلوب التخطيط بكل منطقة ، وتوضيح دور المحافظة ودور المواطن ، وقد أثمرت إيجابية حيث أقبل المواطنون على المشاركة ، وخلق نوع من القبول لدى المواطن لتحسين مستواه السكنى .

مشروعات التطوير خارج الكتلة السكنية الرئيسية :

وتشتمل على منطقة أبو عطوة والبهتيمى وتقع منطقة أبو عطوة جنوب مدينة الإسماعيلية على طريق السويس الزراعى . وتبلغ المساحة الإجمالية ٣٦٦ فداناً منها ٢٧١ فدانًا داخل نطاق المنطقة الحضرية ، ويبلغ عدد السكان حوالى ٣٥٠٠٠ نسمة طبقًا لتعداد ١٩٨٦ ، وأعداد السكان المتوقعة حتى عام ٢٠٠٠ هو ٥٠٠٠٠ نسمة .

ويمكن تصنيف حالة المبانى الآن بالمنطقة إلى :

مبانى جيدة بنسبة ٥٠ ٪ ، مبانى متوسطة بنسبة ١٥ ٪ مبانى مازالت تحت التطوير ٣٥ ٪ .

أما ارتفاعات المبانى : من دور – دورين تبلغ نسبة ٤٥ ٪ ، أما ارتفاعات المبانى من ثلاثة – أربعة أدوار تبلغ نسبتها ٥٣ ٪ ، أما المبانى خمسة أدوار فأكثر تبلغ نسبتها ٢ ٪ من إجمالى عدد المبانى بالمنطقة .(١)

وقد بلغ عدد قطع الأراضى التى تم تمليكها بالمشروع ٣٤٦٣ قطعة ، و١٧٢ قطعة تم بيعها بالمزاد ، و١٥٠ قطعة تم بيعها بالقرعة . ولا يزال عدد كبير من القطع التى تم بيعها بالمزاد لم يتم البناء عليها . وقد تم تزويد منطقة أبو عطوة بكافة المرافق ، هذا بالإضافة إلى المنشآت الخدمية حيث تنقسم مناطق الخدمات فى حى أبو عطوة إلى ٣ مناطق مميزة فى ٣ أماكن هى :

١ – **المنطقة الشمالية :** وتتكون من سوق تجارى – خدمات إدارية (مثل شرطة وإطفاء) – عيادة شاملة ونقطة إسعاف .

٢ – **المنطقة الجنوبية :** وتشتمل على محلات تجارية – ورش صناعات خفيفة – بنك – مكتب بريد – موقع لدار عرض سينمائى – مسجد مركزى .

٣ – **الموقع الجنوبي الشرقي :** مدرسة – نادى رياضى مركز شباب علاوة على أماكن مكشوفة للانتظار ، وسوف يتم توفير المستوى الأخير من الخدمات فى المرحلة الأخيرة من الاستكمال الكلى للتنمية فى منطقة أبو عطوة . أما منطقة البهتيمى فتعتبر امتداداً طبيعياً للمدينة فى اتجاه الجنوب ، وطابع المبانى عشوائى شبه حضرى ، مع ظهور بعض المناطق المتطورة بمحاذاة البلاجات وشارع محمد على بتأثير القرب من وسط المدينة والمناطق السياحية .

---

(١) هيئة التخطيط العمرانى ، تخطيط الإقليم الثالث ، الإسماعيلية سنة ٢٠٠٠

وقد تم إخضاعها للتخطيط ، وروعى الحد من الإزالات عند توسيع الشوارع والطرق الداخلية . وقد تم تخطيط قرية الصيادين الواقعة جنوب المنطقة لتضم مرسى لمراكب الصيادين وحلقة السمك بالإضافة للخدمات التجارية .

ويكون نشاط الصيد هو النشاط الغالب لسكان المنطقة . وملكت الأراضى لواضعى اليد لتدعيم المرافق العامة من مياه كهرباء وصرف صحى وطرق . بالإضافة لخدمات المدارس والمحلات التجارية وذلك من حصيلة البيع .

وبناء على ماسبق يتضح أن الإسماعيلية اتخذت أسلوب تطوير وبناء المناطق السكنية كأسلوب للحد من مشكلة الإسكان .

وحيث إن توفير الأراضى اللازمة للبناء وتجهيزها بالمرافق أول خطوات التوسعات العمرانية سواء للمجتمعات القائمة أو المستقبلية ، فإننا نجد أن مشاريع التطوير قد شملت إقامة تجمعات عمرانية جديدة أيضاً ، وظهرت مجاورات سكنية جديدة حتى يمكن استيعاب الزيادة السكانية ، وتخفيض الكثافة السكانية على الأحياء القائمة القديمة ، وقد أقيم العديد من المشروعات على هيئة مجاورات سكنية بالمدينة .

إقليم المدينة :

يعد إقليم المدينة CITY REGION أو مجال نفوذها SPHERE OF INFLUENCE واحداً من الموضوعات الهامة فى دراسة جغرافية المدن ، وهو المحدد لحركة النمو العمرانى بالمدينة ، ويهتم مخططو المدن بهذا الموضوع للوقوف على العلاقات المختلفة بين المدن والمحيط المجاور لها . (١)

١ - تحديد نفوذ المدينة نظرياً :

وتوجد عدة طرق لتحديد نفوذ المدينة ، منها نظرية نقطة القطع BREAKING POINT THEORY وهى وسيلة لتحديد النقطة التى تمثل الحد الفاصل بين منطقة النفوذ لمدينتين غير متساويتين حجماً .

(١) فتحى أبو عيانة ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٦٣

ومن الواضح أنه إذا توافرت مجموعة من نقاط القطع هذه حول إحدى المدن ، لأماكن تحديد منطقة نفوذها نظرياً اعتماداً على معادلة نقطة القطع ، وبتطبيق هذه المعادلة على مدن بورسعيد ، السويس ، الزقازيق ، وهى حواضر محافظات محيطة بمحافظة الإسماعيلية ، ولمعرفة نفوذ مدينة الإسماعيلية نظرياً وخاصة على المحلات العمرانية التابعة لها كعاصمة لمحافظة الإسماعيلية وبتطبيق معادلة نقطة القطع نلاحظ ما يلى :

إن طول مسافة نقطة القطع حول مدينة الإسماعيلية فى حالة الاتجاه جنوباً صوب مدينة السويس ، يمتد لمسافة ٤٠ كم جنوباً ، ويشمل نفوذ مدينة الإسماعيلية على المدن والقرى والتوابع الجنوبية للمدينة والتابعة لمركز فايد فيما عدا قرية فنارة وبعض توابعها مثل (كسفريت – قمة فايد – القرية السكنية – فنارة المحجر – فرحات عيد – عبد الله متولى) حيث تخدمهم مدينة فايد .

وعلى ذلك فإن القرى التى يتجه سكانها شمالاً إلى العاصمة هى سرابيوم وأبو سلطان ومعظم توابعها . ومع قرب الحدود الإدارية للمحافظة نجد منطقة صراع على النفوذ بين مدن الإسماعيلية والسويس وفايد ، ويتوقف عامل الجذب على نوع الخدمة ، فإذا كانت إدارية فيكون الاتجاه نحو فايد والإسماعيلية .

– بينما فى حالة الاتجاه غرباً تكون مسافة نقطة القطع بين مدينتى الإسماعيلية والزقازيق حاضرة محافظة الشرقية فى المرتبة الثانية بمسافة ٣٩ كم ، وبذلك تسيطر مدينة الإسماعيلية على كل قرى وعزب مركز الإسماعيلية وغالبية مركز التل الكبير حتى القصاصين القديمة ما عدا بعض توابعها ، وكذا قرية الصاهرية وبعض توابعها ، ومع قرب الحدود الإدارية للمحافظة توجد منطقة صراع على النفوذ بين مدن الإسماعيلية والتل الكبير والزقازيق .

– وتأتى نقطة القطع بين مدينتى الإسماعيلية وبورسعيد فى المرتبة الثالثة ، فنجد نفوذ مدينة الإسماعيلية يمتد شمالاً حتى مسافة ٣٦ كم ، ويشمل معظم القرى والتوابع الشمالية فيما عدا قرية البياضية وبعض التوابع مثل (الوسية – السواركة – الهمشل) ، ومع قرب الحدود الإدارية للمحافظة نجد منطقة صراع على النفوذ بين مدن الإسماعيلية والقنطرة غرب وبورسعيد ، وكذلك تسيطر مدينة الإسماعيلية على منطقة القنطرة شرق وتوابعها وذلك لبعد مدينة العريش .

ومما سبق يتضح أن الامتداد النظرى لمدينة الإسماعيلية يمتد ليشمل أجزاء كبيرة من المحافظة متخطياً بذلك الحدود الإدارية بين المراكز ، فيما عدا الأطراف الهامشية التى تغطيها نفوذ المدن

الأخرى بالمحافظة . وفى بعض الأحيان يتجاوز نفوذ مدينة الإسماعيلية التحديد النظرى لبعض قرى مركز القنطرة شرق رغم وجود قناة السويس كفاصل مائى بسبب الدور الذى تلعبه الطرق المائية (معديات – كوبرى علوى) فى سهولة الانتقال .

٢ - دراسة نفوذ المدينة اعتماداً على الخدمات التعليمية والصحية :

ويبحث دارس جغرافية العمران عن مظاهر نفوذ المدن ومداها والوقوف على تحديدها بدقة ، ومن الأسس التى يعتمد عليها فى تحديد منطقة نفوذ المدن معرفة مواطن الطلبة الوافدين إلى المدينة ، وكذلك مواطن المرضى المترددين على المستشفيات ، وبدراسة نفوذ الخدمات التعليمية بمدينة الإسماعيلية [١] يتضح الآتى :

– إن المدارس الابتدائية والإعدادية ذات نطاق نفوذ محدود ؛ نظراً لانتشارها فى جميع مدن وقرى المحافظة .

– المدارس الثانوية ذات نطاق نفوذ أكبر نسبياً لقلتها بمدن وقرى المحافظة وبذلك يمكن تحديد محال نفوذ الخدمات التعليمية عن طريق المدارس الثانوية بأنواعها بالإضافة إلى جامعة قناة السويس الموجود مقرها وعدد من كلياتها بمدينة الإسماعيلية .

نفوذ التعليم الثانوى :

١ - نفوذ التعليم الثانوى بمدينة الإسماعيلية :

من تحليل بيانات المديرية التعليمية بمدينة الإسماعيلية عن عدد طلبة المدارس الثانوية ومحال إقامتهم بمدن المحافظة . ومن تحليل عينة عشوائية من تلك البيانات لعدد ٤٣٩ طالباً من مدارس مدينة الإسماعيلية الثانوية اتضح أن ٦٠,٤ ٪ من طلاب العينة محل إقامتهم مدينة الإسماعيلية ، ٣٩,٦ ٪ يقيمون خارج المدينة ، وخاصة من الريف المحيط بالمدينة وهذا ما يوضحه الجدول التالى رقم (٤) :

---

(١) المديرية التعليمية بمحافظة الإسماعيلية بيانات عن توزيع طلاب المرحلة الثانوية حسب محل إقامتهم ، ٢٠٠٢

جدل (٤)

توزيع عينة طلاب المدارس الثانوية بمدينة الإسماعيلية حسب محل إقامتهم

مدينة	ثانوى عام			ثانوى تجارى			ثانوى زراعى			ثانوى صناعى		
	عدد الطلبة	داخل المدينة	خارج المدينة	عدد الطلبة	داخل المدينة	خارج المدينة	عدد الطلبة	داخل المدينة	خارج المدينة	عدد الطلبة	داخل المدينة	خارج المدينة
الإسماعيلية	١٣٥	١١٠ بنسبة ٨١,٥٪	٢٥ بنسبة ١٨,٥٪	١١٦	٩٠ بنسبة ٧٩٪	٢٦ بنسبة ٢١٪	٧٨	٢٤ بنسبة ٣٥٪	٥٤ بنسبة ٦٥٪	١١٠	٤١ بنسبة ٣٨٪	٦٩ بنسبة ٦٢٪

ومن دراسة الجدول السابق لأكبر أربع مدارس ثانوى عام ، صناعى ، زراعى ، وتجارى فى مدينة الإسماعيلية ويمكن اعتبارهم المشكلين للحركة الإقليمية بمدينة الإسماعيلية من باقى أجزاء المحافظة ؛ حيث نجد ارتفاع نسبة الوافدين للمحافظة فى التعليم الثانوى الزراعى والصناعى بنسبة ٦٥٪ ، ٦٢٪ على التوالى من جملة طلبة العينة .

ومعظم الوافدين للمدرسة الثانوية الزراعية من داخل مركز الإسماعيلية بنطاق رئيسى (*) بنسبة ٧٧,٨٪ من جملة الطلبة الوافدين . وذلك من قرى أبو صوير المحطة – أبو صوير البلد – السبع آبار الشرقية – نفيشة – عين غصين – المنايف – المحسمة الجديدة . ونسبة ٢٢,٢٪ بنطاق ثانوى من مركز القنطرة غرب ، وذلك لتوفر مدرسة زراعية بمركز التل الكبير ومركز فايد .

– أما المدرسة الثانوية الصناعية يتوافد إليها ٦٢٪ من جملة طلابها بنطاق رئيسى من مركز الإسماعيلية بنسبة ٨٠,٣٪ من قرى أبو صوير المحطة – أبو صوير البلد – نفيشة – السبع آبار الشرقية – عين غصين – المحسمة القديمة . ونسبة ١٩,٧٪ من جملة الوافدين بنطاق ثانوى من القصاصين الجديدة ومدينة التل الكبير – جلبانة (بمركز القنطرة شرق) ويفضل بعض طلاب مركز القنطرة شرق الذهاب للمدرسة الصناعية بمدينة الإسماعيلية رغم وجود مدرسة صناعية معمارية فى مدينة القنطرة غرب . وذلك لتنوع الأقسام والتخصصات بها ، فيقطعون مسافة ٤١ كم بين القنطرة شرق ومدينة الإسماعيلية .

(*) يمكن اعتبار المحلات التى لا تبعد عن مدينة الإسماعيلية بأكثر من ٢٥ كم داخل النطاق الرئيسى لنفوذ المدينة وأكثر من ذلك داخل النطاق ثانوى .

– أما بالنسبة للتعليم التجارى نجد انخفاض نسبة الوافدين من خارج مدينة الإسماعيلية عن باقى أنواع التعليم الثانوى بنسبة ٢٠٪ ويرجع ذلك لتوفر مدارس التعليم التجارى فى مركز التل الكبير بقرية القصاصين ، ومركز القنطرة غرب بقرية أبو خليفة ، ومدينة فايد ، ومدينة القنطرة شرق . وبذلك أصبح كل مركز مكتفياً ذاتياً . ويقتصر التعليم التجارى بمدينة الإسماعيلية على خدمة سكان المدينة والقرى التابعة لها مثل نفيشة – المنايف – عين غصين – أبو صوير المحطة – السبع آبار الشرقية .

– بالنسبة للتعليم الثانوى العام تنخفض نسبة الطلاب الوافدين أيضاً ، ويمثلون نسبة ١٨,٥٪ من جملة طلاب العينة . وهذه النسبة بسبب ميول ورغبات الطلاب فى قطع مسافة أبعد إلى المدرسة الثانوية بمدينة الإسماعيلية رغم وجود المدرسة الثانوى العام بكل مركز .

يتضح مما سبق أن مجال نفوذ المدرسة الثانوية العامة والثانوية التجارية فى مدينة الإسماعيلية يعتبر أقل امتداداً من مجال نفوذ كل من مدارسها الزراعية والصناعية كما أظهرتها بيانات العينة عن توزيع طلاب المدارس الثانوية بمدينة الإسماعيلية حسب محل الإقامة وأوضحتها الشكل رقم (٨) .

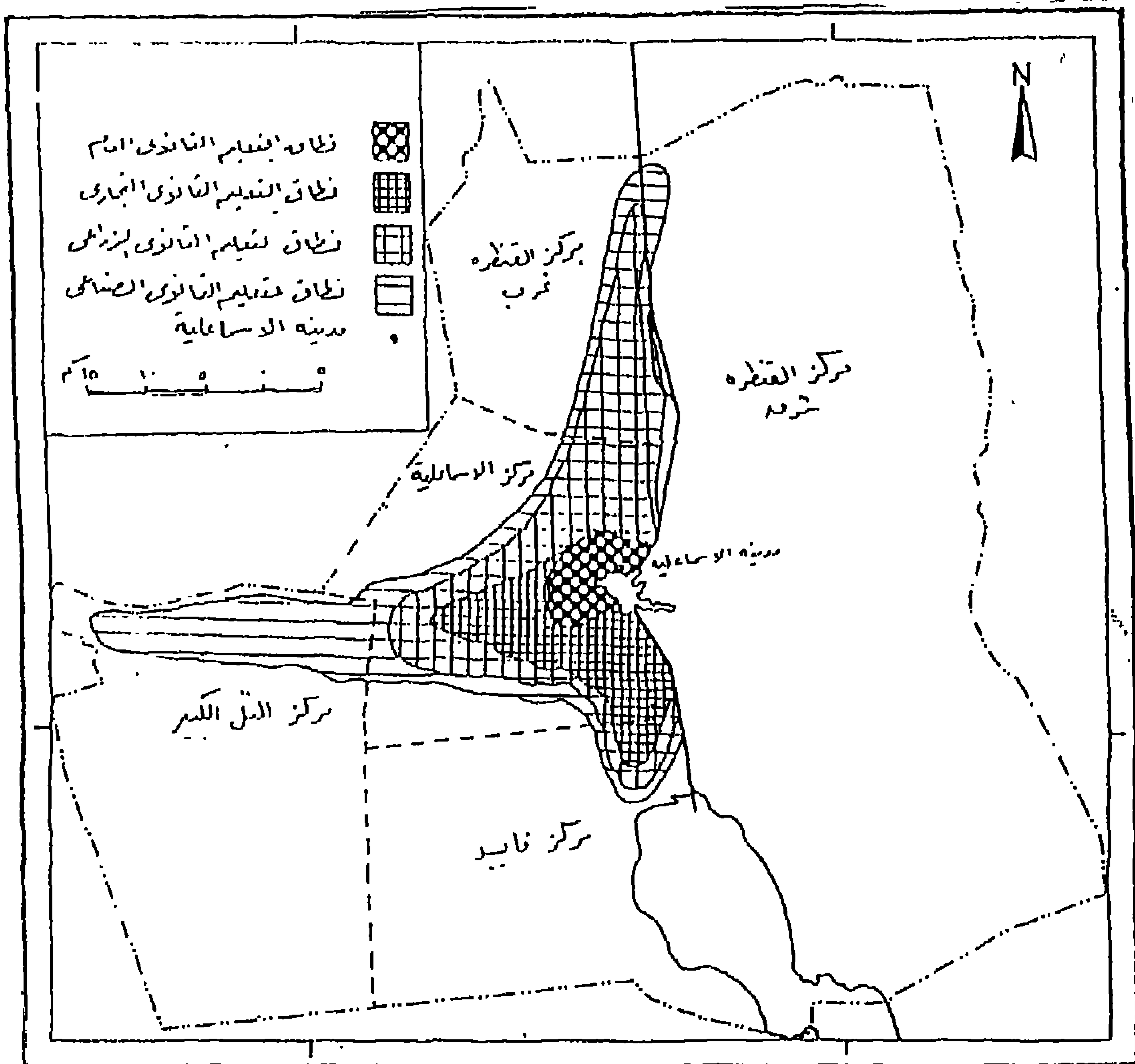
ويتضح أن عدد طلاب الثانوى العام والتجارى يقل مع زيادة المسافة ، وذلك لتوافر هذه المدارس فى جميع مراكز المحافظة ، بينما عدد طلاب المدارس الثانوى الزراعى والصناعى أعلى من مثيله فى المدارس الثانوى العام والتجارى مع زيادة المسافة وذلك لعدم توافر تلك المدارس ، ولا تتواجد المدارس الثانوية الصناعية سوى فى مدينتى الإسماعيلية والقنطرة غرب ، أما المدرسة الثانوى الزراعى فإنها لا تتواجد إلا فى مدينتى الإسماعيلية والتل الكبير بالإضافة إلى قرية سرابيوم بفايد .

مجال نفوذ التعليم الجامعى :

تقع داخل مدينة الإسماعيلية مقراً لكليات جامعة قناة السويس وهى : الطب – طب الأسنان – الطب البيطرى – الزراعة – العلوم – التربية – التجارة – الصيدلة – سياحة وفنادق – الحاسبات – الهندسة بجملة طلاب بلغ ٢٥٦٤٨ طالباً [١] . ومنهم عدد ١٢٤٩٠ طالباً بنسبة ٤٩,١٪ من أبناء محافظة الإسماعيلية . ونسبة ٥٠,٦٪ وافدين من خارج المحافظة ، وهذا دليل على أن للإسماعيلية إقليماً تعليمياً يجب قياسه وتحديده .

---

(١) جامعة قناة السويس ، فرع الإسماعيلية ، يوليو ٢٠٠٢



شكل رقم (٨) نطاق نفوذ التعليم الثانوى بمدينة الإسماعيلية حسب محل إقامة الطلبة ١٩٩٢

ومن البيانات الخاصة بإجمالي الطلاب الوافدين الدارسين فى الكليات المختلفة سواء من المحافظة أو من خارجها حسب محل الإقامة نجد الآتى :

إن نسبة ٨٧,٩ ٪ من إجمالي الطلاب أبناء المحافظة يفدون بنطاق رئيسي ولا يبعد أكثر من ٢٥ كم عن مدينة الإسماعيلية . وهذا يشمل قرى ومركز الإسماعيلية وبعض قرى فايد وبعض قرى القنطرة غرب وهى مناطق الثقل السكانى بالمحافظة . ونسبة ١٢,١ ٪ من باقى مدن وقرى التل الكبير والقنطرة غرب والقنطرة شرق وفايد ، وقلة هذه النسبة مرجعه قلة عدد سكان تلك المناطق بالإضافة إلى أن بعض طلاب مركز التل الكبير يفضلون الذهاب إلى جامعة الزقازيق التى لا تبعد عنها بمسافة ٢٥ كم فقط .

أما بالنسبة للوافدين من خارج المحافظة الذى يمثلون ٥٠,٦ ٪ من جملة طلاب كليات الإسماعيلية . تشكل منهم محافظات القناة وسيناء (السويس – بورسعيد – شمال سيناء) نسبة ٦٨ ٪ بنسب ٢٤ ٪ ، ١٨ ٪ ، ٢٦ ٪ على التوالى من جملة الطلاب الوافدين على محافظة الإسماعيلية ، أما النسبة الباقية من الوافدين من خارج المحافظة وهى ٣٢ ٪ فتأتى من باقى محافظات الجمهورية وخاصة القاهرة – دمياط – الشرقية – الدقهلية – الغربية – البحيرة – الإسكندرية – الجيزة – المنوفية – كفر الشيخ – البحر الأحمر – سوهاج – قنا – بنى سويف – المنيا – مطروح . ويتضح من ذلك أن مجال النفوذ الفعلى لخدمات التعليم الجامعى فى مدينة الإسماعيلية هما محافظات الإسماعيلية ، بورسعيد ، السويس ، سيناء بشكل أساسى . وتأتى محافظات الجمهورية بنسب قليلة لوجود الجامعات الإقليمية الأخرى بها .

نفوذ الخدمات الصحية :

يختلف نطاق نفوذ الخدمات الصحية ومناطق نفوذها من نوع خدمة صحية إلى أخرى بمدن المحافظة ؛ حيث تتوفر الوحدات الصحية فى كثير من أماكن المحافظة ، ويوجد فى بعضها المستشفيات المتخصصة والمركزية والمستشفى العام ، ويمكن عرض لأهم المستشفيات بالمحافظة لإلقاء الضوء على نوعية الخدمة الصحية شكل رقم (٩) على النحو التالى :

فى مدينة الإسماعيلية : مستشفى الإسماعيلية العام – مستشفى الحميات – مستشفى الصدر – مستشفى هيئة قناة السويس – مستشفى جامعة قناة السويس .

ونجد أن الخدمات الصحية تتركز بصفة خاصة بمدينة الإسماعيلية لتشمل على ١٩ مستشفى كبير ، هذا بخلاف المراكز الصحية الحضرية – والوحدات المدرسية – المعامل الصحية – مكاتب الصحة – الوحدات الصحية الريفية .

لذلك يمكن دراسة نفوذ الخدمات الصحية خاصة نفوذ مدينة الإسماعيلية سواء على محلات محافظة الإسماعيلية أو خارجها . وبالاطلاع على بيانات مستشفيات وزارة الصحة (١) الخاصة بمحل إقامة المرضى المعالجين بها بعينة من ٥٣٠ مريضًا ، وهو ما يتناسب مع حجم هذه المستشفيات من أسرة وأطباء وممرضات نجد أن نسبة ٨٩,١ ٪ محل إقامتهم محافظة الإسماعيلية ، ونسبة ١٠,٩ ٪ وافدين من خارج المحافظة على المستشفيات المتخصصة بمدينة الإسماعيلية وخاصة مستشفيات الصدر والحميات ، ويمكن عمل الجدول التالى من البيانات الخاصة بمحل إقامة مرضى المستشفى العام والحميات والصدر .

جدول رقم (٥)

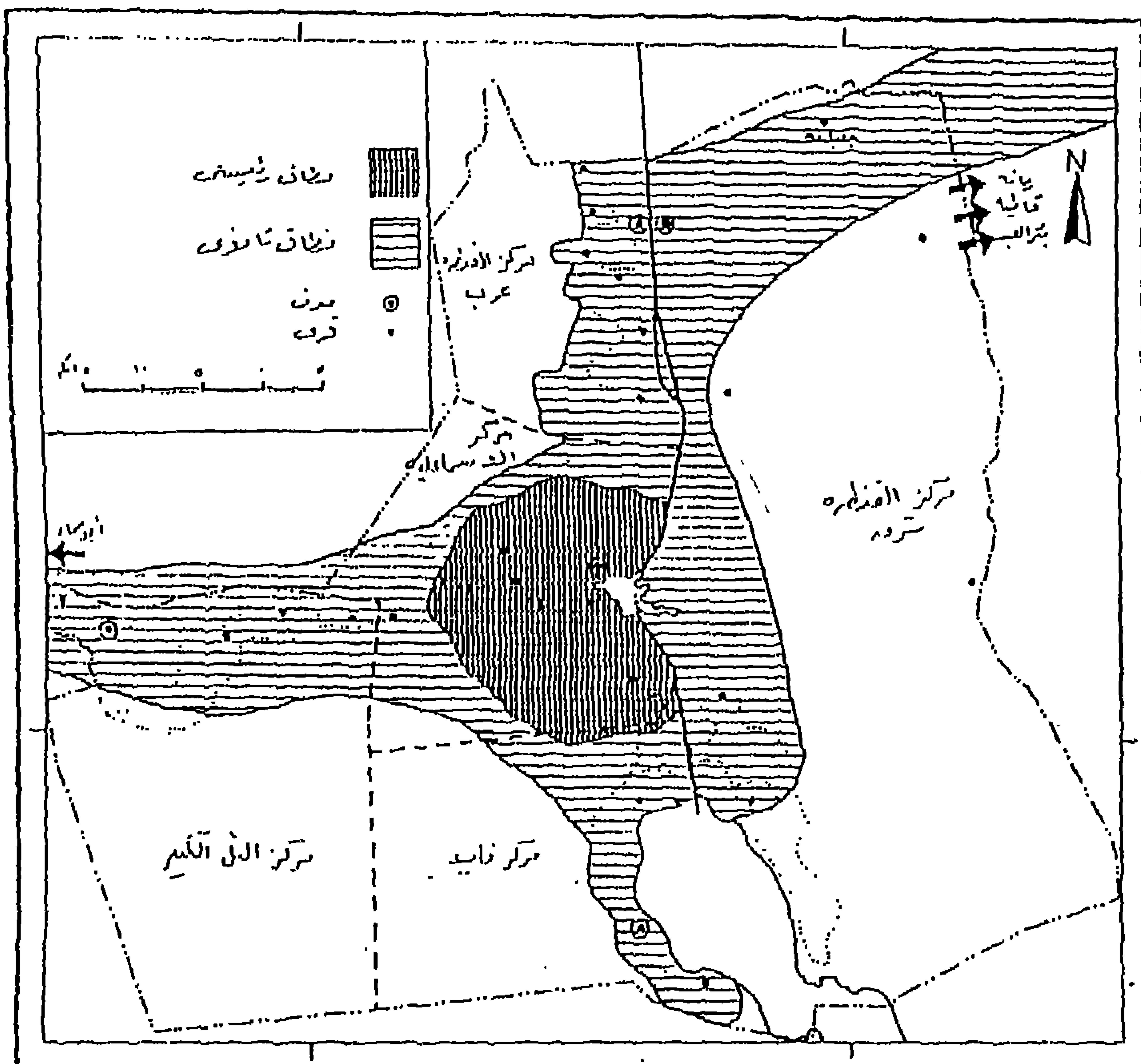
عينة المرضى فى مستشفيات مدينة الإسماعيلية حسب محل الإقامة سنة ٢٠٠٠

المستشفى / محل إقامة المرضى	مدينة الإسماعيلية		داخل نطاق المحافظة		خارج المحافظة		الإجمالى	
	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪	عدد	٪
العام	١٩٢	٤٦,٩	١٧٣	٤٢,٣	٤٤	١٠,٨	٤٠٩	١٠٠
الحميات	١٥	٢٣,٤	٤٥	٧٠,٣	٤٤	٦,٣	٦٤	١٠٠
الصدر	١١	١٩,٣	٣٦	٦٣,٢	١٠	١٧,٥	٥٧	١٠٠
الإجمالى	٢١٨	٤١,٢	٢٥٤	٤٧,٩	٥٨	١٠,٩	٥٣٠	١٠٠

ومن الجدول السابق والشكل (٩) يمكن استنتاج الآتى :

– المرضى داخل المحافظة يفدون بنطاق رئيسى من مسافة لا تزيد عن ٢٥ كم وغالبيتهم من مركز الإسماعيلية بنسبة ٤١,٢ ٪ نظراً للثقل السكانى لهذا المركز مع قرب المسافة وسهولة المواصلات .

(١) ملفات مستشفيات وزارة الصحة بالإسماعيلية (العام ، الحميات ، الصدر) بيانات غير منشورة عن محل إقامة مرضى المستشفيات خلال عام ٢٠٠٠



شكل رقم (٩) نطاق نفوذ مدينة الإسماعيلية للخدمات الصحية

- المرضى داخل المحافظة يفدون بنطاق ثانوى من باقى قرى ومدن المحافظة بنسبة ٤٧,٩ ٪ من جملة مرضى العينة ، وتأتى باقى قرى الإسماعيلية فى المرتبة الأولى ، ثم مركز فايد بنسبة ٦ ٪ ، ثم القنطرة غرب بنسبة ٥ ٪ والقنطرة شرق ٢ ٪ والتل الكبير ٢ ٪ ، فكلما بعدت المسافة قل عدد الوافدين على مستشفيات مدينة الإسماعيلية ، خاصة مع توفر المستشفى المركزى بمدينة التل الكبير وبقرية القصاصين أيضاً .

- مرضى خارج نطاق المحافظة ويفدون بنطاق ثانوى أيضًا وبنسبة ١٠,٩ ٪ وخاصة من الشرقية بمركز أبو حماد ، ومن شمال سيناء من رمانة وقاطبة وبئر العبد ، يفضل سكانهم الذهاب إلى المستشفيات المتخصصة بالإسماعيلية رغم وجود مستشفى بها لقلة إمكانياتها .

ومن هذا نستخلص أهمية الخدمات الصحية بمدينة الإسماعيلية ذات الكم الكبير والكفاءة العالية والتخصص الواضح ، لذلك يمتد نفوذها لجميع مراكز المحافظة كما يمتد خارج المحافظة أيضًا ، ورغم وجود مستشفيات أخرى بالمحافظة فى التل الكبير والقصاصين والقنطرة شرق والقنطرة غرب وفايد ، إلا أن التخصص الواضح فى مستشفيات العاصمة ساعد على اتساع مجال نفوذها .

التنمية العمرانية والسكانية لمدينة الإسماعيلية والتخطيط للمستقبل :

يمكن العمل على تحديد أهم أهداف تنمية مدينة الإسماعيلية فى الآتى :

١ - يهدف تخطيط وتنمية مدينة الإسماعيلية إلى وضع إطار استراتيجى يحتوى على الخطوط العريضة والسياسات اللازمة لوضع أولويات احتياجات المدينة من كافة العناصر سواء كانت إسكان ، خدمات ، بنية أساسية ، عناصر اقتصادية وذلك لتحقيق التوازن بين كافة العناصر .

٢ - تأكيد دور المدينة كعاصمة للمحافظة عن طريق تحسين وتقوية ارتباطها بباقى التجمعات ، ورفع كفاءة الخدمات بها وتحسين شبكات البنية الأساسية ، لدعم دورها الوظيفى فى الإقليم مع توجيه نموها فى الاتجاه المناسب .

٣ - تحسين المستوى المعيشى لسكان المدينة من خلال تقدير حجم الطلب على الإسكان داخل نطاق الحيز العمرانى للمدينة ، مع خلق قاعدة اقتصادية مناسبة وقادرة على تلبية احتياجات السكان .

٤ – تحسين وتطوير الهيكل العمرانى الحالى بإمداده باحتياجاته من الخدمات والبنية الأساسية ، ووقف النمو العشوائى للكتلة العمرانية ، ومحاولة إيجاد مناطق امتداد مخططة تتناسب والزيادة السكانية المتوقعة .

٥ – الحفاظ على الأراضى الزراعية المحيطة بالمدينة من خلال الحد من الزحف عليها ، ووضع برامج لاستصلاح الأراضى تتناسب وإمكانات الأراضى وفقًا لخطة الدولة ، وذلك لمواجهة النقص الحاد فى القطاع الزراعى .

٦ – وضع مقترحات لتنمية القرى المجاورة للمدينة بهدف تحديد الكتلة العمرانية لها داخل حيز عمرانى مع وضع برامج التطوير والإحلال للمناطق ذات الأولويات العاجلة ، وذلك لاستيعاب المزيد من السكان مع تحديد الكثافات السكانية طبقاً لما أشار بها قانون التخطيط العمرانى .

٧ – تحقيق التوازن بين الاستخدامات المختلفة طبقًا لوظيفتها عن طريق تحقيق الاستخدام الأمثل للمكان واستبعاد الاستخدامات غير المناسبة خارج الكتلة العمرانية .

٨ – تحديد الطاقة الاستيعابية وحجم السكان الذى يمكن أن تستوعبه المدينة . وبالاستعانة بخريطة التقسيم الإدارى شكل (٥) السابق ذكره والتى تقسم المدينة إلى ثلاث مناطق تضم كل منها مجموعة من الأحياء على النحو الآتى :

المنطقة الأولى:

تقع هذه المنطقة شمال بحيرة التمساح ويضم مناطق العباسة ومكة والتمساح وتبلغ مساحته ١٤٤١ فداناً منها ١٩٢ فدان أرض فضاء ، ويقدر عدد سكان المنطقة (حسب تقديرات عام ٢٠٠٢) ٣٣٧٨٠ نسمة .

والكثافة الحالية للمنطقة المشغولة تقدر بنحو ٢٧ نسمة/فدان ، وهى كثافة منخفضة نظراً لما تتميز به هذه المنطقة من مبانى ذات ارتفاعات منخفضة ، وحيث تضم مجموعة مميزة من مبانى العاملين بهيئة قناة السويس تتخللها مناطق خضراء فسيحة ، تقدر الأراضى المشغولة بحوالى ١٢٤٩ فدان كما تضم وحدات سكنية غير مشغولة تقدر بنحو ١٥١٥ [١] وحدة وتستوعب

---

(١) محافظة الإسماعيلية ، إدارة التخطيط العمرانى ، ٢٠٠٢ .

نحو ٦٩٦٩ نسمة ، وبذلك تصبح الكثافة السكانية للمنطقة بعد إشغال الوحدات السكنية ٣٣ نسمة/فدان . وتضم الأراضى الفضاء نحو ٦٣٣٦ نسمة بذلك تكون أقصى قدرة استيعابية للمنطقة الأولى ٤٧٠٨٥ نسمة والكثافة السكانية ٣٣ نسمة/فدان .

المنطقة الثانية :

وتشمل : حى السلام – عرايشية مصر – منشية الشهداء .

وتقع شمال المنطقة الأولى ويحدها من الشمال أرض الجامعة الجديدة ، ومعسكر عز الدين ، ومن الشرق الجيش الثانى ، ومن الغرب معسكر الجلاء .

ويبلغ عدد سكانها ١٤٦٩٦٩ نسمة حسب تقديرات عام ٢٠٠٢ ، ومساحة المنطقة الثانية ١٢٤٨ فداناً وجميعها مشغولة بالسكان ، أى لا يوجد بها أراضى فضاء والكثافة الحالية للسكان ١١٧ نسمة/فدان .

ويبلغ عدد الوحدات الشاغرة بهذه المنطقة نحو ٤٦٠١ [1] وحدة نتوقع لها أن تستوعب نحو ٢١١٦٤ نسمة ، مما يوحى باحتمال تغير الكثافة السكانية للمنطقة كلها بعد إشغالها بالكامل إلى ١٣٤ نسمة/فدان ، وهى تعتبر أعلى كثافة فى مدينة الإسماعيلية بعد زيادة الطاقة الاستيعابية ، وبذلك يكون أقصى قدرة استيعابية للمنطقة الثانية ١٦٨١٣٣ نسمة الكثافة السكانية : ١٣٤ نسمة/فدان .

المنطقة الثالثة :

تقع المنطقة الثالثة شمال المنطقة الأولى ويفصل بينهما خط السكة الحديد جنوباً وشرقاً ، ويحده من الشمال معسكر القرش ومن الغرب المنطقة الثانية . وهى من المناطق التى تجمع بين كل من الأراضى الفضاء والوحدات غير المشغولة . أى إنها ذات طاقة استيعابية كبيرة . ويشمل (حى الشيخ زايد) مناطق الحرفيين ، الزهور ، جاردن سيتى ، الطائف ، زمزم ، المروة ، التمليك ومدينة الشباب ، تبلغ مساحة المنطقة الثالثة نحو ١٦٠٨ فداناً ، ومن هذه المساحة نحو ٢٥٨ فدان أراض

---

(١) محافظة الإسماعيلية ، المرجع السابق .

فضاء والمساحة المشغولة ١٣٥٠ فدان . كما يبلغ سكان هذه المنطقة نحو ٧٩٢٧١ نسمة (حسب تعداد ٢٠٠٢) والكثافة السكانية الحالية نحو ٤٥ نسمة/فدان . وعدد الوحدات غير المشغولة نحو ٤٨٣٥ وحدة وسوف تستوعب نحو ٢٢٢٤١ نسمة ، على افتراض أن الوحدة سوف يشغلها أسرة واحدة متوسط عدد أفرادها ٤,٦ فرد/أسرة .

وبذلك تصبح الكثافة السكانية المقترحة لهذه المنطقة نحو ٦٢ نسمة/فدان وعدد السكان الذى تستوعبه الأراضى الفضاء ١٥٩٩٦ نسمة ، وبذلك يكون : أقصى قدرة استيعابية للمنطقة الثالثة : ٩٩١٤٧ نسمة .

التجمعات الريفية التى سوف يستوعبها الحيز العمرانى لمدينة الإسماعيلية تضم : قرية نفيشة ، الحلوس ، على عيد ، البهتيمى ، حسين آدم وكيلو ٢ ، واستبعدت قرية أبو عطوة نظراً لانفصالها عن الكتلة العمرانية لمدينة الإسماعيلية ، وضمها سوف يعمل على التعدى على الأرض الزراعية التى بينها وبين المدينة . ويبلغ تعداد السكان الحالى لهذه التجمعات ٣٤٦١٧ نسمة والوحدات غير المشغولة نحو ٢٠٠٠ وحدة تستوعب نحو ٩٢٠٠ نسمة ليصبح أقصى قدرة استيعابية لهذه التجمعات نحو ٤٣٨١٧ نسمة . ومن دراسة التنمية العمرانية لمدينة الإسماعيلية وفى ضوء التخطيط الشامل (١) مع التطوير قسمت مراحل التنمية على النحو التالى :

المرحلة الأولى :

مدة المرحلة ٥ سنوات بدأت من عام ١٩٩٠ وحتى عام ١٩٩٥ وفى هذه المرحلة تم تنمية المناطق الفضاء التى تقع شمال مدينة الإسماعيلية والمخصصة لمشاريع الإسكان وتبلغ مساحتها نحو ٤٥٠ فداناً ، موزعة على كل من الحى الأول والحى الثالث .

تستوعب نحو ٢٢٣٠٥ نسمة حسب الكثافات المقترحة لكل من المنطقة الأولى والثالثة طبقًا لحساب الطاقة الاستيعابية ، كما تشتمل المرحلة الأولى أيضًا على تنمية أرض الجامعة الجديدة وتطوير المناطق السياحية على بحيرة التمساح ، وتنمية المنطقة الصناعية الحرة .

---

(١) محافظة الإسماعيلية ، إدارة التخطيط العمرانى ، ٢٠٠٢

المرحلة الثانية:

مدة المرحلة ٥ سنوات بدأت من عام ١٩٩٥ وحتى عام ٢٠٠٠ ، كما يوضحها شكل (١٠) للمخطط العام لمدينة الإسماعيلية وتشمل هذه المرحلة تطوير الكتلة الحالية وذلك بنقل بعض الاستخدامات غير متطابقة مع الاستخدامات الحالية للأراضى واستبدالها بالخدمات الناقصة سواء أكانت تعليمية أو صحية أو ترفيهية ... إلخ . وحل بعض المشاكل القائمة مثل طرق السكك الحديدية وتجديد مناطق العبور ، لاتصال الكتلة الحالية ببعضها سواء كانت وسائل الاتصال علوية أو سفلية وتوجد بعض الإمكانيات العمرانية التى تتطلب أخذها فى الاعتبار وهى الوحدات السكنية الشاغرة والتى تبلغ نحو ١٠٠٠٠ وحدة تستوعب ٢٠٣٣٢ نسمة ، وفى هذه المرحلة يتم استكمال المناطق السياحية المتواجدة حول بحيرة التمساح .

المرحلة الثالثة:

مدة المرحلة ٥ سنوات من عام ٢٠٠٠ وحتى عام ٢٠٠٥ وتنفذ خلالها المشروعات السكنية والصناعية وتتمثل فى مشروعات الإسكان (جمعية العاشر من رمضان – معدية الفردان – منطقة إسكان هيئة قناة السويس – مدينة المستقبل) ، ويقع معظمها حول الطريق الإقليمى القاهرة/بورسعيد والمار بمدينة الإسماعيلية من الشمال الغربى ، بالإضافة إلى الشريط الشرقى المحصور بين قناة السويس وخط السكة الحديد الإسماعيلية/بورسعيد والمخصصة للتنمية ، وتستوعب نحو ١٠٣٦٠٠ نسمة .

المرحلة الرابعة:

مدة هذه المرحلة ١٠ سنوات تبدأ عام ٢٠٠٥ وحتى عام ٢٠١٥ ، يتم فى هذه المرحلة تنمية المنطقة المخصصة للامتداد العمرانى للمدينة والتى تقع فى الشمال الغربى من مدينة الإسماعيلية وتقع فى الزاوية المحصورة بين الطريق الحربى الغربى – والطريق الشمالى والمتجه إلى سيناء عبر القناة .

شكل رقم (١٠) المخطط العام لمدينة الإسماعيلية حتى عام ٢٠١٥

وهـذه المنطقـة مساحتها تبلـغ نحـو ٢٧٥٥ فدان منها نحو ١٨٥٥ فدان امتداداً عمرانى ، ونحو ٩٠٠ فدان امتداد صناعى تستوعب هذه المرحلة ١٨٥٥٠٦ نسمة من الزيادة السكانية المتوقعة لمدينة الإسماعيلية حتى عام ٢٠١٥ .

– تم استبعاد معسكرات الجيش ومعسكرات الأمن المركزى من مراحل التنمية وذلك لصعوبة التحكم فيها بالتنمية رغم أنها مضافة لحيز المدينة العمرانى .

– بالنسبة للتجمعـات الريفيـة بمـركـز الإسماعيلية فقد تم إدخال بعض التجمعات للرقعة ضمن حيز المدينة العمرانى لاتصالها بكتلة المدينة وهذه التجمعات أدخلت فى مراحل التنمية العمرانية بالمدينة .

مدينة الزقازيق

ربيع عبد الرحمن عمر(*)

الموقع والخصائص الموضعية

اتسمت المدن المصرية بصفة عامة باتخاذ مواضعها على جبهات مائية . ومرد ذلك أهمية النقل المائى كوسيلة من وسائل النقل والاتصالات فى بداية النشأة وكضمان للحصول على مياه الشرب للسكان ورى الأراضى الزراعية . ومدينة الزقازيق واحدة من تلك المدن التى اختارت موضعها على ضفاف بحر مويس وفروعه «خريطة رقم ١» .

وقد اتسم موضع مدينة الزقازيق بخصائص طبيعية هامة شديدة المحلية فهى لا تختلف كثيراً عن مواضع كثيرة فى دلتا النيل ؛ ولذا فهى منطقة رسوبية تقل فيها الظاهرات الفيزيوغرافية وتقع ضمن السهل الدلتاوى الذى ينحدر تدريجياً صوب الشمال الشرقى فى شرق الدلتا .

ومن تحليل الخريطة الكنتورية للمدينة «خريطة رقم ٢» يتضح ما يلى :

١ - يبلغ إجمالى المسطح العمرانى لمدينة الزقازيق نحو (٤٢٠٧) أفدنة تقريباً ، شكلت شياخات قسم أول منها نحو (٤٠,٧ ٪) كما شكلت شياخات قسم ثان نحو (٥٩,٣ ٪) من إجمالى مساحة المدينة . يتخللها بحر مويس وفروعه الثلاث ، وهى : ترعة المسلمية وبحر مشتول وترعة بهنباى ، وكان لهذه المجارى النهرية أثرها الواضح فى طبوغرافية المدينة ، ولعل ذلك يبدو واضحاً فى ارتفاع جسورها إلى ما يقرب من ٩,٥ من الأمتار فوق مستوى سطح البحر ، وقد تم استغلالها كشوارع رئيسية وطرق هامة ، فالجسر الغربى لبحر مويس يمثل امتداداً لشارعى جمال عبد الناصر وأحمد ماهر ، والجسر الشرقى يمثل امتداداً لشارعى سعد زغلول وطلعت حرب ، ونفس الحال بالنسبة لجسور باقى الترع .

(*) مدرس الجغرافيا بكلية الآداب - جامعة الزقازيق .

٢ – اختراق المدينة من الشمال الشرقى والجنوب الغربى والجنوب بخطوط سكك حديدية تتجمع فى موضع محطة الزقازيق والتى تضم إدارات ومكاتب ومخازن سكك حديد شرق الدلتا ، وهى ترتفع عما يجاورها من شوارع الجيش والنقراشى والمعهد الدينى بنحو ٠,٩ من المتر .

٣ – ساهم اختراق المجارى المائية وخطوط السكك الحديدية للمدينة فى تفتيتها إلى العديد من الشياخات بلغت نحو ست عشرة شياخة .

٤ – يتراوح ارتفاع المدينة ما بين ٨,٢ من الأمتار و٩,٥ من الأمتار فوق مستوى سطح البحر ، وبالتالى فإن مدى الارتفاع للمدينة بسيط لا يتجاوز ١,٣ من المتر ، وهو ما يعكس استواء سطح الموضع الذى تشغله المدينة بصورة لا تؤثر على التخطيط العام للمبانى والشوارع والمرافق العامة .

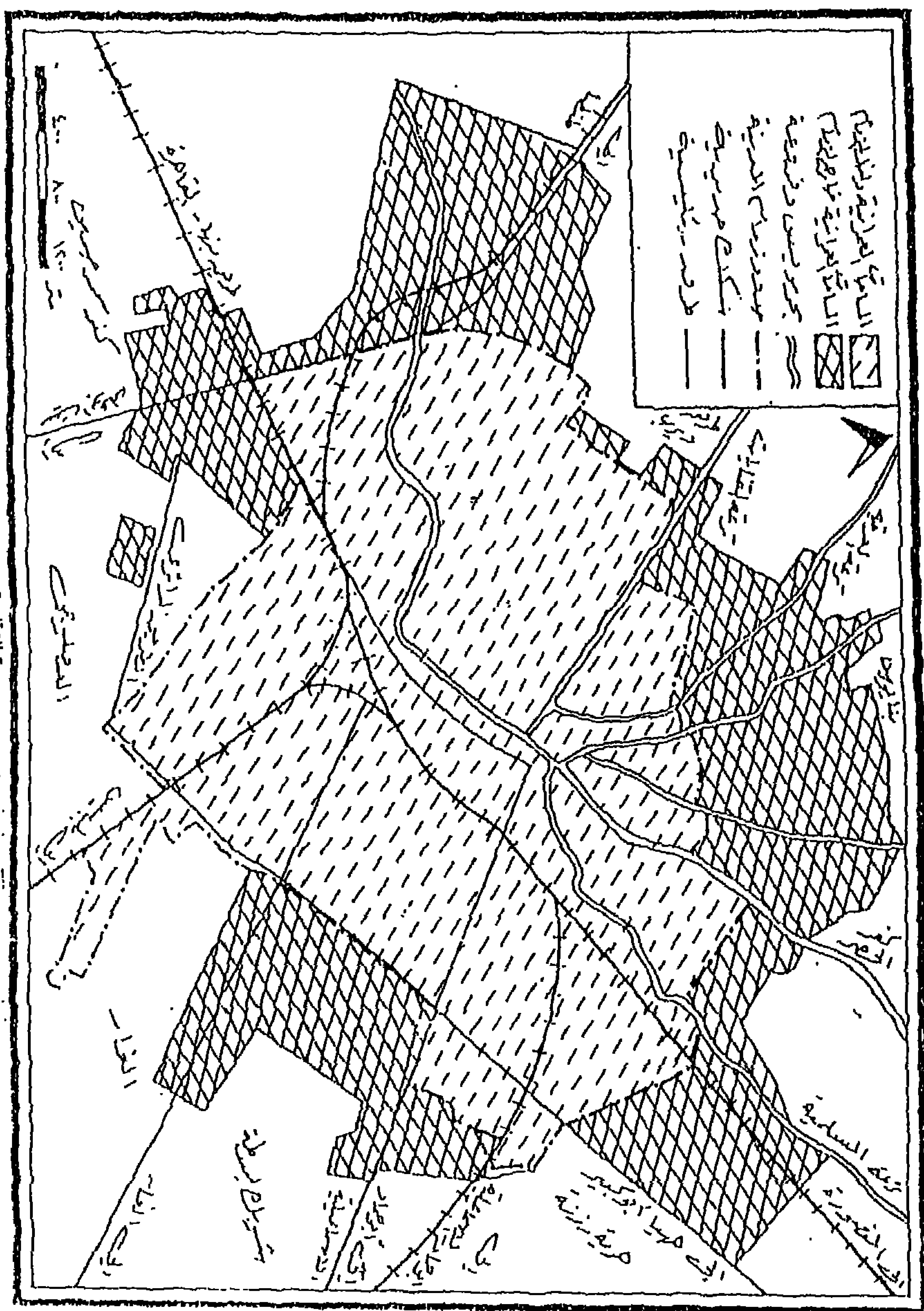
٥ – انخفاض سطح الأرض إلى ٨,٢ من الأمتار عند الأطراف الجنوبية الشرقية للمدينة بمنطقتى مساكن الزراعة وكلية الطب البيطرى ، بينما يرتفع إلى ٩,٥ من المتر فى جنوبى المدينة بمنطقة آثار بوبسطة وأطرافها الغربية بمنطقة الجامعة ومصنع شركة مصر للزيوت والصابون .

٦ – ينحدر السطح شمالى بحر مويس بشياخة الإشرة نحو الخارج بنحو ٠,٦ من المتر ، وهو ما يتضح قرب منتصف شارع عبد العزيز على ؛ حيث يبلغ نحو ٨,٩ من الأمتار والأطراف الشمالية للشياخة ٨,٣ من الأمتار .

٧ – وجود منطقتين منخفضتين نسبيًا داخل كردون المدينة إحداهما تمثل جزءاً من شياخة الحريرى وجزءاً آخر من شياخة النحال يمر بهما خط كنتور ٨,٤ من الأمتار ، والثانية فى غرب شياخة منشأة أباظة يمر بها خط كنتور ٨,٦ من الأمتار ونظراً لقرب المنطقة الثانية من بحر مويس وانخفاض منسوبها عنه فهى تعانى من الرشح وآثاره الضارة والسيئة على المبانى .

أما بالنسبة لتركيب التربة وقوامها ومدى صلاحيتها للبناء وقدرتها على تحمل المبانى المرتفعة ، ومستوى الماء الأرضى وأثره على المبانى والمنشآت : فنجد أن تربة المدينة إرسابية تم تكوينها عن طريق بحر مويس وفروعه ، وهى خليط من الرمل والطمى مما يساعد على التوسع العمرانى وتخطيط المدينة بأقل تكاليف ممكنة إذا ما قورنت ببعض المدن الصحراوية .

ويتضح لنا تتابع الإرسابات المكونة لتربة المدينة من أعلى إلى أسفل ، وذلك من خلال الدراسات السابقة والجسات التى تم عملها فى مناطق متفرقة بالمدينة كما يلى :



شكل رقم (١) موقع مدينة الزقازيق.



شكل رقم (٢) الخريطة الكنتورية لمدينة الزقازيق .

شكل رقم (٢) الخريطة الكنتورية لمدينة الزقازيق .

١ - طبقة الرواسب النيلية :

وتتكون من الطمى ويبلغ متوسط سمكها نحو ٦,٧ متراً بالمدينة ، ويتراوح سمك هذه الرواسب ما بين (٨ – ٩) أمتار فى شمالى بحر مويس ، وما بين (٦ – ٨) أمتار فى جنوبى بحر مويس ، وما بين (٥ – ٦,١) من الأمتار فى جنوبى خط السكة الحديد (القاهرة – الزقازيق – الإسماعيلية) .

٢ - طبقة الرواسب الفيضية :

وتتكون من خليط من الرمل الناعم والخشن والطمى والحصى ويبلغ متوسط سمكها نحو ١٤,٦ متراً بالمدينة ويتراوح سمك هذه الرواسب ما بين (٨,٥ – ١٨,٥) متراً فى شمالى بحر مويس ، وما بين (٨ – ١٩,٥) متراً فى جنوبه ، وما بين (١٢ – ٢٧,٤) متراً فى جنوبى خط السكة الحديد السابق الذكر .

٣ - طبقة ما تحت الرواسب الفيضية :

وتتكون من نفس مكونات الطبقة السابقة حتى عمق بلغ متوسطه ٥٢,٢ متراً .

وقد أثرت هذه التكوينات على مورفولوجية مدينة الزقازيق من حيث :

١ – صلاحية الأرض للبناء فى أقسام المدينة وشياخاتها المختلفة مما أدى إلى نمو العمران أفقياً ورأسياً فى كافة أجزاء المدينة دون عوائق جيولوجية تذكر .

٢ – تنفيذ مشروعات البنية التحتية للمدينة من شبكات المياه والكهرباء والصرف الصحى والتليفونات وغيرها بأقل مجهود وتكاليف ممكنة ..

٣ – انخفاض تكاليف عمليات تجهيز مواقع البناء نتيجة لتماسك التربة .

٤ – سهولة إنشاء الطرق ورصفها لربط أجزاء المدينة بعضها ببعض .

أما من حيث مناخ المدينة فيتضح أثره فى نشأة المدينة ، وفى اتجاه نموها العمرانى وهندسة مبانيها وطرقها . ويتضح ذلك من خلال عناصر المناخ التى يتضح تأثيرها المباشر فى تخطيط المدينة كما يلى :

(*) بلغ المعدل السنوى للحرارة فى مدينة الزقازيق نحو ٢١ْم ، وقد بلغ الحد الأدنى السنوى لدرجة الحرارة نحو ١٣,٧ْم ، والحد الأقصى نحو ٢٨,٣ْم ، ولذلك فإن المدى الحرارى السنوى بلغ نحو ١٤,٦ْم . وقد سجلت محطة الأرصاد الجوية بالزقازيق أدنى درجة حرارة شهدتها المدينة وهى – ٣ْم فى ٧ فبراير عام ١٩٥٠م ويرجع ذلك للموجات الباردة الآتية من أوروبا ، كما سجلت أعلى درجة حرارة وهى ٤٦,٢ْم فى ١٣ يونية عام ١٩٣٣ ويرجع ذلك للموجات الحارة التى تأتى مع رياح الخماسين لاسيما فى فصل الربيع .

ويبلغ متوسط درجة حرارة الصيف نحو ٢٧ْم أما فى فصل الشتاء فتنخفض إلى ١٨ْم وهى بذلك تكون معتدلة على المدينة بصفة عامة .

وبالنسبة للرياح السائدة على المدينة فهى الرياح الشمالية الغربية والتى بلغت نسبتها نحو ٢١,٦٪ تليها الرياح الشمالية بنسبة ١٧,٩٪ والرياح الشمالية الشرقية بنسبة (١٣,٩٪) وهذا يعنى أن الرياح الشمالية بصفة عامة هى السائدة بنسبة (٦٣,٤٪) . أما الرياح الجنوبية والجنوبية الغربية والجنوبية الشرقية فبلغت نسبتها نحو (٣١,٣٪) من جملة الرياح التى تهب على المدينة ويتضح تأثيرها السىء على صحة الإنسان والحيوان والنبات خاصة فى أثناء هبوب الخماسين .

(*) أما بالنسبة للرطوبة النسبية فيبلغ معدلها السنوى بالمدينة نحو ٧١٪ ، وترتفع إلى ٧٨,٣٪ فى فصل الشتاء ، وتبدأ بعد ذلك فى الانخفاض حتى تصل إلى ٦٣,٧٪ فى فصل الصيف ، ويرجع ذلك للعلاقة العكسية بين الرطوبة النسبية ودرجة الحرارة . ويرجع ارتفاعها فى الشتاء لتعدد المجارى المائية التى تخترق المدينة من ناحية ووقوع المدينة فى موضع يحاط بالأراضى الزراعية من جميع جوانبها من ناحية أخرى .

ويعد الضباب من الظاهرات المناخية المعروفة بالمدينة خاصة فى الساعات الأولى من النهار خلال شهور الشتاء ويتضح تأثيره السىء على طرق ووسائل النقل المختلفة من تعطيل لحركة المرور إلى حوادث الطرق .

وتتميز مدينة الزقازيق بصفاء نسبى لسمائها خلال الفصول الأربعة ، وإن كان ذلك يبدو واضحًا فى فصل الصيف ، ومن ثم فإن المدينة تتعرض لقدر كافٍ من الإشعاع الشمسى اللازم لحياة الإنسان والنبات والحيوان .

موقع المدينة وأهميته المكانية

تقع مدينة الزقازيق عند التقاء خط طول ٣١ْ ٣١ْ شرقًا بدائرة عرض ٣٤َ ٣٠ْ شمالاً . ويخترقها بحر مويس من الكم ٣٢ وحتى الكم ٣٧ تقريباً ، ويتفرع منه فروعًا ثانوية تخترق المسطح العمراني للمدينة متجهة صوب الشمال الشرقى والشمال متمثلة فى ترعة المسلمية وبحر مشتول وبحر بهنباى . (*)

ومن الواضح أن المدينة بموقعها الحالى لا تتوسط محافظة الشرقية ، وذلك لأن المركز الهندسى للمحافظة يتمثل عند نقطة تقاطع خط طول ٣٢ْ شرقاً ودائرة عرض ٤٣َ ٣٠ْ شمالاً ، وهو بذلك يقع شمال شرق مدينة الزقازيق بمسافة بلغت نحو ١٤ كم حيث إن المدينة توجد على بعد ١٣ كم غرب خط الطول وعلى بعد ٤ كم جنوب دائرة العرض سالفة الذكر .

ولا يعنينا هنا توسط المدينة للمحلات العمرانية الحضرية والريفية فى المحافظة بقدر ما يعنينا موقعها العقدى الاصطناعى كنقطة التقاء وحلقة الوصل للخطوط الحديدية والطرق البرية التى تربط المدينة بالمدن والمحافظات المجاورة من جانب وموقعها بالنسبة للمحلات العمرانية داخل الحدود الإدارية للمحافظة من جانب آخر . الأمر الذى يبرز مركزيتها الجغرافية التى تعكس العلاقات المتبادلة بينها وبين تلك المحلات مما ترتب عليه تعدد استخدامات الأراضى ووظائف المدينة .

وتبرز أهمية الموقع النسبى المتميز للمدينة فى أنها إحدى مدن شرق الدلتا وعاصمة المحافظة . وتعد المدينة الثانية من حيث الحجم بعد مدينة المنصورة ، إلا أنها الأولى من حيث العقدية الاصطناعية بين حاضرة إقليم قناة السويس «الإسماعيلية» وحاضرة وسط الدلتا «طنطا» وحاضرة الدقهلية «المنصورة» و «القاهرة عاصمة الجمهورية» .

وترجع أهميتها أيضًا لوقوعها فى منطقة وسط بين الأراضى الزراعية ومحاصيلها التقليدية فى الغرب ومنطقة الأراضى الصحراوية المستصلحة ومنتجاتها من الفاكهة والخضر فى جهة الشرق علاوة على المناطق الصناعية التى تجاورها كالعاشر من رمضان والصالحية الجديدة والمنطقة الصناعية بالإسماعيلية . علاوة على أهميتها كمنطقة جذب سكانى لطلاب العلم ، لاسيما بعد إنشاء

(*) هناك فرعان آخران هما : ترعة الوادى الشرقى وتم ردمها عام ١٩٧٣ ، وترعة القنايات وتم ردمها عام ١٩٨٤ .

جامعة الزقازيق على أرضها ووصولها إلى مرحلة النضوج بكامل كلياتها ومستشفياتها التى تخدم الكثير من السكان خاصة فى معظم مدن الوجه البحرى ومنطقة القناة ، ومن ثم كان الدافع لازدياد حركة النمو العمراني للمدينة .

ومن الشكل رقم (٣) نجد أن متوسط التباعد بين مدينة الزقازيق والمحلات العمرانية بالمحافظة بلغ نحو ٢٤,٥ كم ، وتعد مدينة القنايات أقرب مدن المحافظة للمدينة بنحو ٥ كم بينما تعد مدينة الحسينية أبعدها لمسافة ٥٠ كم تقريباً . وهذا يشير إلى التركز النسبى للمحلات العمرانية حول المدينة أو قريباً منها مما يعكس مركزيتها العمرانية بين المحلات العمرانية الأخرى بالمحافظة .

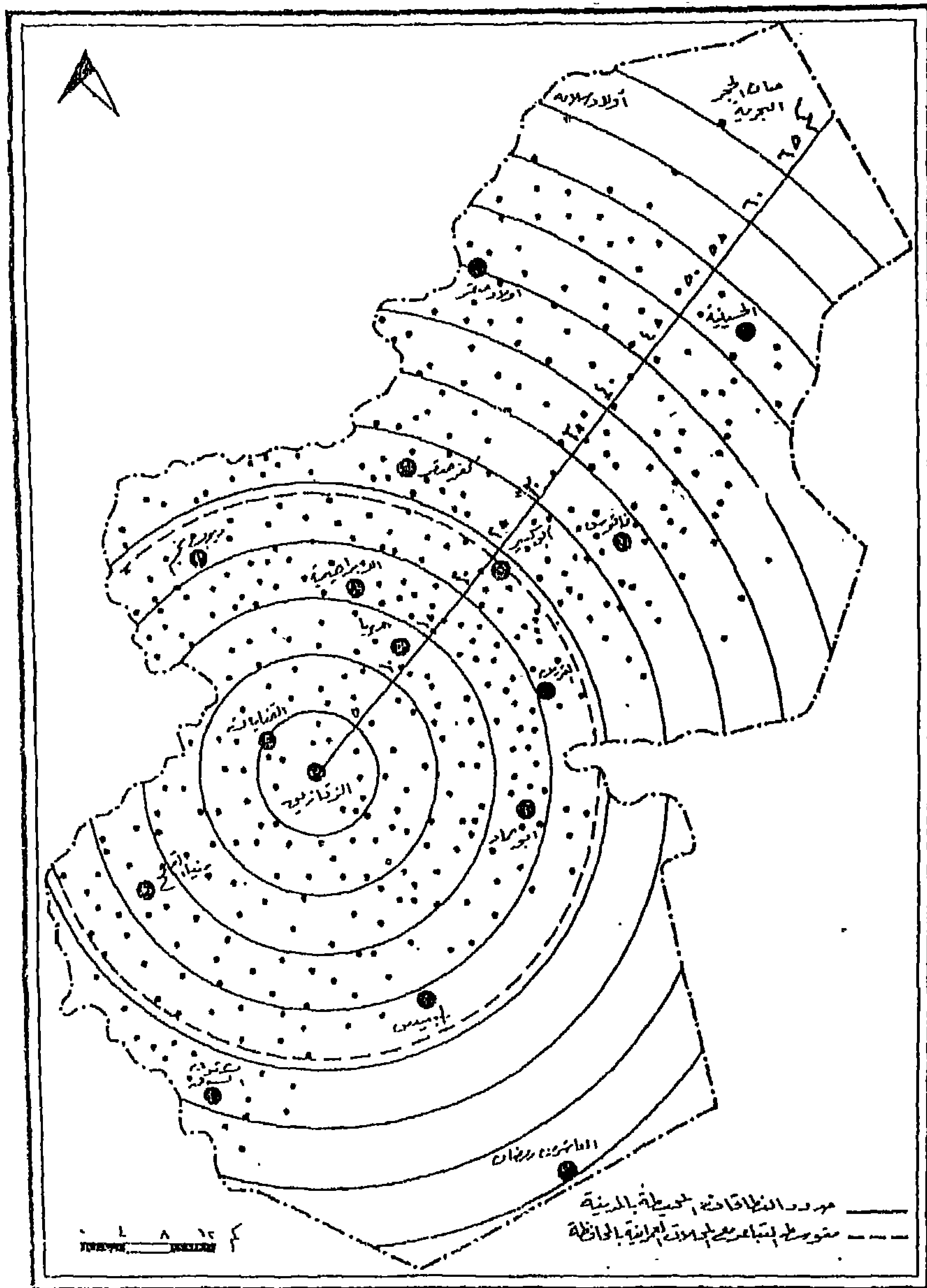
وقد بلغ المتوسط العام للتباعد بين مدينة الزقازيق وحواضر محافظات شرقى الدلتا والقناة نحو ٧٧,٤ كم ، وتعتبر مدينة بنها أقرب حيث تبعد عن المدينة لمسافة ٣٦ كم فى حين تعد مدينة السويس أبعدها لمسافة ١٧٠ كم تقريبًا . كما بلغ المتوسط العام للتباعد بين مدينة الزقازيق وحواضر محافظات وسط وغرب الدلتا نحو ٩٠,٨ كم وتعتبر مدينة طنطا هى الأقرب حيث تبعد عن المدينة مسافة ٦١ كم ، كما تعد مدينة الإسكندرية أبعدها لمسافة ١٩١ كم .

وخلاصة القول : أن موقع مدينة الزقازيق جعلها فى منطقة مركزية خدمية بين محافظات الوجه البحرى مما أثر على تعدد الاستخدامات والوظائف والذى انعكس بدوره على ثقلها الاقتصادى علاوة على أهميتها الحضارية والتاريخية المتميزة خاصة وأنها تمتلك متحفًا للآثار الفرعونية القديمة ، مما يساعد على جذب السياحة إليها من شتى أنحاء العالم . كل هذا وذاك جعلها من المدن المتميزة فى جمهورية مصر العربية بصفة عامة ومدن شرق الدلتا والوجه البحرى بصفة خاصة .

النشأة ومراحل النمو العمرانى لمدينة الزقازيق

أولاً - نشأة المدينة :

نشأت مدينة الزقازيق على أنقاض إحدى المدن الفرعونية القديمة ، وهى مدينة بوبسطة التى كانت عاصمة للإقليم الثامن عشر فى مصر السفلى ، والتى استمدت أهميتها خلال التاريخ الفرعونى من موقعها بين الفرعين البيلوزى والتانيسى وهما فرعان من فروع النيل القديمة ، حيث الأهمية التجارية والاقتصادية وانطلاق حملات التعدين إلى سيناء منها للبحث عن الفيروز والنحاس علاوة على الأهمية الاستراتيجية .



شكل رقم (٣) التباعد بين مدينة الزقازيق والمحلات العمرانية بالمحافظة .

وكانت البداية عندما اتفق رأى رجال الرى فى عهد محمد على ببناء قناطر التسعة فى عام ١٨٢٧م على بحر مويس ، وعندما تم الانتهاء من بناء القناطر عام ١٨٣٢م أصبح من الضرورى تسميتها باسم يتم التعارف عليه بين رجال الرى فوقع الاختيار على اسم «قناطر الزقازيق» نسبة إلى نزلة الزقازيق ؛ لأنها كانت فى ذلك الوقت أقرب مكان مسكون بجوارها والتى صارت فيما بعد قسماً إدارياً من أقسام مدينة الزقازيق يعرف باسم «كفر الجامع» نسبة إلى الجامع الذى أنشأه محمد على فى هذه النزلة للعمال ، وهو أول مسجد أقيم فى تلك البقعة التى تعتبر نواة لمدينة الزقازيق الحالية . وقد كانت من أول الأسر التى سكنت هذه النواة أسرة الشيخ إبراهيم زقزوق الكبير فنسبت إليهم وسميت البلد «الزقازيق» باسمهم ، ويقال أن محمد على عندما زار القناطر وعلم أنها سميت قناطر الزقازيق نسبة إلى أسرة الشيخ إبراهيم زقزوق ، أظهر للشيخ عظيم ارتياحه وشكره على المجهود الذى بذله هو ورجاله فى بناء القناطر ، وقال محمد على فلتكن الزقازيق على بركة الله .

وفى عام ١٨٣٢م أخذ اسم الزقازيق فى الظهور مما ترتب عليه نقل ديوان هندسة رى الشرقية من مدينة بلبيس إلى الزقازيق ؛ ليصبح بجوار قناطر الزقازيق وليتمكن رجال الرى من الإشراف على أعمال توزيع المياه فيها ، ورأى محمد على بعد ذلك أن تصبح مدينة الزقازيق قاعدة لمديرية الشرقية بدلاً من بلبيس ، وذلك لتوسطها بين بلاد المديرية فأصدر أمره فى عام ١٨٣٣م بنقل ديوان المديرية والمصالح الأميرية الأخرى من بلبيس إلى الزقازيق .

وفى عام ١٨٣٦م تم بناء أول ديوان أقيم فى الزقازيق لأعمال موظفى المديرية والمصالح الأميرية الأخرى ومستخدميها على اختلاف أعمالهم ، ثم أخذت المدينة فى الاتساع العمرانى بسبب وجود المصالح الأميرية بها ، واتخاذها مقراً لأعمال التجار وأرباب الحرف والصناعات ولاسيما بعد ما تم إنشاء السكك الحديدية وتفرعها من محطة الزقازيق إلى القاهرة والمنصورة والسويس وبورسعيد ، ومن ثم أصبحت هذه المدينة واحدة من أكبر المدن المصرية . وفى ذلك الحين كانت تابعة من الناحية الإدارية إلى مركز القنايات ونظراً لاتساع دائرة الزقازيق وزيادة عدد سكانها وزيادة الأعمال الإدارية والمالية أصدر ناظر الداخلية فى عام ١٨٩٠م قراراً بفصل مدينة الزقازيق عن مركز القنايات ، ثم تبعه بقرار آخر فى عام ١٨٩٦م بنقل ديوان المركز من القنايات إلى الزقازيق ؛ نظراً لموقعها المتميز وتوسطها بين بلاد المركز ووفرة المساكن بها ووقوعها على رأس السكك الحديدية المتفرعة منها وسمى مركز الزقازيق .

ثانياً - مراحل النمو العمرانى بالمدينة :

رغم حداثة النشأة لمدينة الزقازيق والتى لا يتجاوز عمرها ١٧٧ عاماً إلا أنها شهدت نمواً عمرانياً سريعاً خلال هذه الفترة الزمنية ، وترجع نشأنها وتوسيع دائرة العمران بها فى المراحل الأولى رغبة فى زيادة إيرادات الحكومة من ضرائب الأطيان خاصة بعد إصلاح أحوال الرى والصرف ، كما يرجع نموها السريع فى الآونة الأخيرة لتعدد المصالح الحكومية الإدارية والصحية والرياضية والتعليمية ، وقد كان لإنشاء جامعة الزقازيق الدور الواضح فى الامتداد العمرانى على حساب الأراضى الزراعية بالمدينة وما يجاورها من محلات عمرانية حتى كادت أن تلتحم مناطق الاستخدام السكنى ببعضها مما شكل عبئاً وظيفياً على المدينة كما سنرى فيما بعد .

ومن الخريطة رقم (٤) نجد أن المدينة تنقسم إلى قسمين إداريين منذ عام ١٩٧٠ يفصلهما بحر مويس وطريق ترعة الوادى ، ويضم قسم أول سبع شياخات هى النحال والحسينية ومنشأة أباظة والحريرى والنظام والمنتزة ومعوض ، ويضم قسم ثان تسع شياخات وهى الإشارة وكفر عبد العزيز والصيادين وكفر الزقازيق البحرى ويوسف بك وحسن صالح وكفر الزقازيق القبلى والحكماء وكفر الجامع .

وفيما يلى سوف يتم دراسة مراحل النمو العمرانى بالمدينة ، وقد رأى الباحث تقسيمها إلى المراحل التالية :

١ - المرحلة الأولى (من عام ١٨٢٧ إلى عام ١٨٨٦م) :

كانت البداية حينما بدأ العمل فى إنشاء قناطر التسعة عام ١٨٢٧م ، مما استوجب الأمر بناء عشٍ وكبائن خشبية ليسكن فيها العمال والمهندسون الذين أشرفوا على إنشاء القناطر ، وتبعهم بعد ذلك أكشاك المأكولات ، وبعدها بدأت المنازل البسيطة فى الظهور .

وعندما تم بناء القناطر عام ١٨٣٢م ونُقل ديوان المديرية والمصالح الأميرية من بلبيس إلى الزقازيق أنشأت الحكومة ديوان المديرية عام ١٨٣٦م وبعض المصالح الحكومية كمجلس تنظيم للمدينة ومحكمة شرعية ومدرسة ابتدائية وبنوك للتجارة ووابورات لحلج القطن وطحن الحبوب ومصنع لعصر الزيوت وآخر لصناعة الثلج بالإضافة إلى بناء بعض المؤسسات الدينية الإسلامية

الإشارة
الصيادين
الزقازيق بحري
الحكماء
كفر عبد العزيز
حسن صالح
الجامع
المنتزة
الحريري
النحال
النظام
عوض
منشأة أباظة
الحسينية
موقع مدينة الزقازيق
متر ٧٥٠ ٥٠٠ ٢٥٠ ٠

شكل رقم (٤) الأقسام الإدارية لشياخات مدينة الزقازيق .

والمسيحية كمسجد المحطة على ، على الشاطئ الشرقي لبحر مويس والجامع الصغير على الجانب الغربي لبحر مويس ومسجد العيداروس ومسجد الشربيني وثلاث كنائس .

وقد توالى نمو المدينة واتساعها انطلاقاً من نوأتها الأولى حول قناطر التسعة والتى تتمثل فيما يسمى الآن بشياخة الصيادين المحصورة بين بحر مويس شرقاً وبحر مشتول غرباً ، وكذلك شياخة الحكماء التى تقع بين ترعة المسلمية جنوباً وبحر مويس غرباً وجزء من شياخة كفر الجامع المحصورة بين ترعة المسلمية شمالاً وترعة الوادى التى تم ردمها عام ١٩٧٤ جنوباً .

وفى عام ١٨٦٠م تم إنشاء خط سكة حديد (الزقازيق – بنها) وهو أول خط حديدى يربط بين مدينة الزقازيق وغيرها من المدن كالقاهرة والإسكندرية . وتم مد هذا الخط ليربط بين الزقازيق والمنصورة فى عام ١٨٦٥ ، وفى نفس العام تم مد خط يربط بين الزقازيق والقاهرة ماراً ببلبيس وقليوب . وعندما بدأ العمل فى مشروع حفر قناة السويس مد الخط الحديدى إلى الإسماعيلية عام ١٨٦٨م ثم تم ازدواج الخط بين الزقازيق وبنها عام ١٨٧٠ ، ومن ثم أصبحت الزقازيق مركزاً هاماً للاتصالات فى منطقة شرق الدلتا وهمزة الوصل بين منطقة القناة والقاهرة .

وكنتيجة لمد خطوط السكك الحديدية بجنوب مدينة الزقازيق نشأت نواة عمرانية ثانية حول محطة السكة الحديد تمثلت فى الجزء الشمالى من شياخة النحال والجزء الجنوبى من شياخة النظام . ولذلك يمكن القول بأن المدينة نمت على محورين أحدهما شمالى فى عام ١٨٢٧م ، والآخر جنوبى فى عام ١٨٦٠م ، ثم تدرج النمو والامتداد العمرانى حتى امتلأ الفراغ بين النواتين وبعدها بدأت المدينة فى النمو نحو الخارج شأنها فى ذلك شأن المدن الأخرى .

ولما كانت المدينة أول مركز عمرانى هام بالقرب من منطقة القناة فقد برز دورها كمركز لتموين مشروع الحفر بالمياه العذبة والغذاء والأيدى العاملة ، كما تم اتخاذها مركزاً صحياً لوقاية وعلاج العاملين بالمشروع ، وكان لذلك أثره الواضح فى نمو العمران وانتشار المؤسسات والمرافق العامة بالمدينة .

وما إن حل عام ١٨٨٦م حتى بلغ إجمالى المسطح العمرانى بالمدينة نحو (١٢٢,٧) من الأفدنة شكلت شياخات قسم أول نحو ٣٣,٦ ٪ ، بينما شكلت شياخات قسم ثان نحو (٦٦,٤ ٪) من إجمالى المسطح العمرانى بالمدينة خلال عام ١٨٨٦ م .

٢ - المرحلة الثانية (من عام ١٨٨٦ إلى عام ١٩٠٧) :

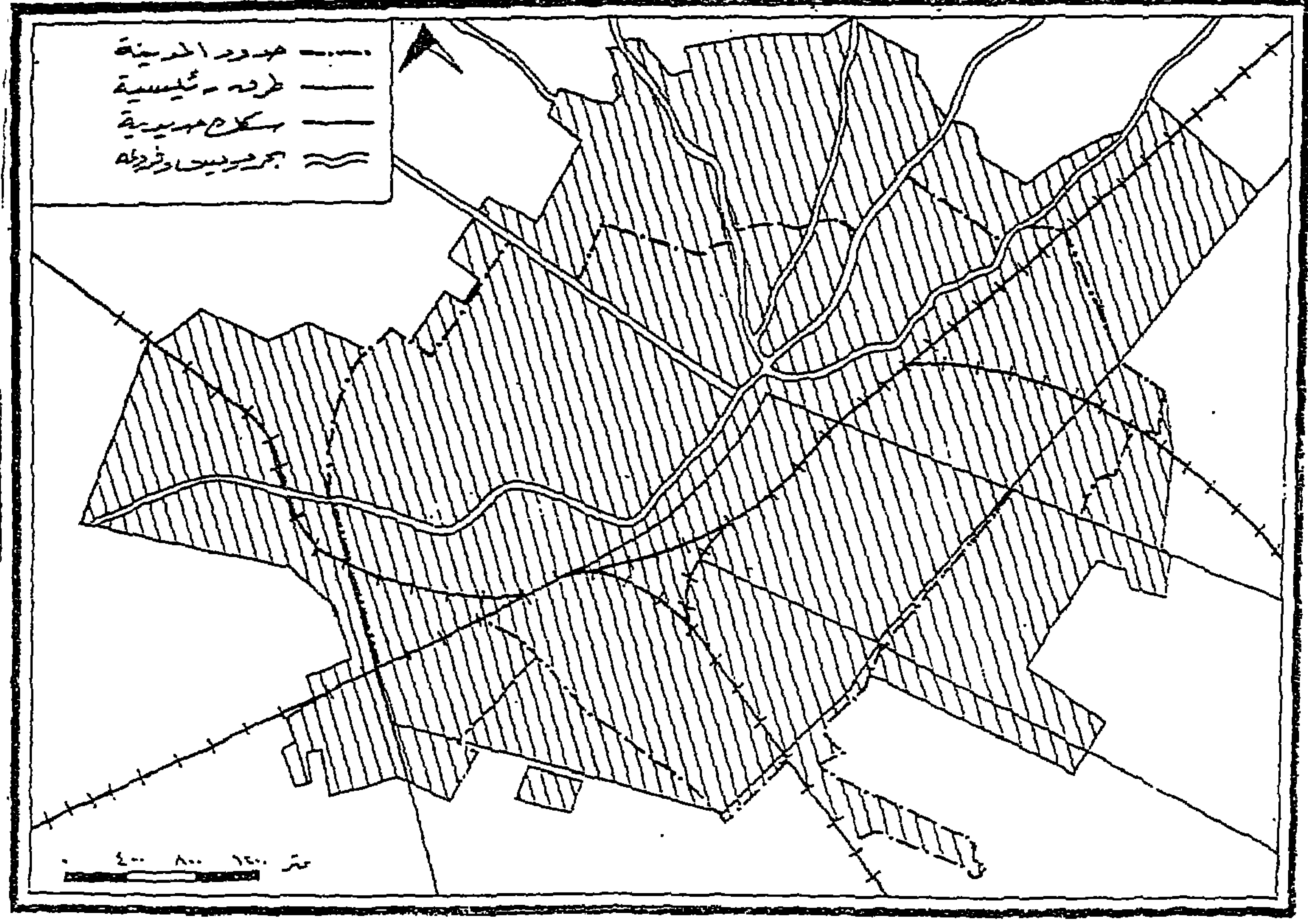
بلغ معدل النمو السنوى للمدينة فى خلال هذه الفترة نحو ٧,٤ ٪ ، وجاء ذلك على حساب الفراغات البينية فى شياختى المنتزة والنظام ، وكذلك امتداد العمران على الجانب الشرقى من السكة الحديد . وقد بلغ معدل النمو السنوى لشياخات قسم أول نحو ١٤,٥ ٪ ، بينما بلغ معدل النمو السنوى لشياخات قسم ثان نحو ٣,٨ ٪ ، ويرجع ذلك لنشأة كفور وعزب جديدة فى شياخات قسم أول تمثلت فى النحال والمبرز وأبو الريش وكفر الزند ومعوض والحسينية ، وبلغت مساحاتها نحو ٤٨,٦ من الأفدنة فى عام ١٩٠٧ بنسبة ٢٩,١ ٪ من جملة مساحة المسطح العمرانى بقسم أول ، والتى بلغت نحو ١٦٧,١ من الأفدنة ونحو ١٥,٥ ٪ من جملة المسطح العمرانى بالمدينة والبالغ نحو ٣١٣,٨ فداناً فى نفس العام .

فى حين أنه لم ينشأ فى قسم ثان سوى كفر عبد العزيز والمنشية (حسن صالح) وعزبة أمين مرعى والتى بلغت مساحاتها نحو ١٥,٥ من الأفدنة والتى شكلت نحو ١٠,٦ ٪ من جملة المسطح العمرانى بقسم ثان البالغة نحو ١٤٦,٧ من الأفدنة ونحو ٤,٩ ٪ من إجمالى المسطح العمرانى بالمدينة عام ١٩٠٧

ويمكننا القول بأن المدينة فى هذه الفترة الزمنية نمت نمواً سريعاً بنسبة زيادة قدرها ١٥٥,٧ ٪ من عام ١٨٨٦م ، وجاء التوسع العمرانى على حساب شياخات قسم أول ، حيث بلغت نسبة الزيادة فيها ٣٠٤,٢ ٪ من عام ١٨٨٦م ، ويرجع ذلك لتركز المصالح الحكومية والمحلات التجارية والخدمات والمرافق ، ومن ثم أصبحت منطقة جذب سكانى ، فى حين أنه بلغت نسبة الزيادة لشياخات قسم ثان نحو ٨٠,٣ ٪ من عام ١٨٨٦م ، ويرجع ذلك لقصور الخدمات والمرافق من ناحية حيث لم يتم فى خلال هذه الفترة سوى إنشاء أربعة كبارى على بحر مويس وفروعه لربط الشياخات بعضها ببعض وتطرف موقع الشياخات من ناحية أخرى .

٣ - المرحلة الثالثة (من عام ١٩٠٧ إلى عام ١٩٣٧) :

بلغت مساحة المسطح العمرانى للمدينة فى نهاية هذه الفترة نحو ٤٨١,٥ فداناً بنسبة زيادة قدرها ٥٣,٤ ٪ من عام ١٩٠٧ ، ويرجع انخفاض النسبة لانخفاض معدل النمو السنوى للمدينة من ٧,٤ ٪ فى عام ١٩٠٧ إلى ١,٨ ٪ فى نهاية هذه المرحلة . وقد استحوذت شياخات قسم أول على ٥٩,٧ ٪ ، بينما استحوذت قسم ثان على ٤٠,٣ ٪ من إجمالى مسطح المدينة خلال هذه المرحلة .



شكل رقم (٥) مدينة الزقازيق عام ٢٠٠٣ أ

وعلى مستوى الأقسام نجد أن معدل النمو السنوى لشياخات قسم أول انخفض من ١٤,٥ ٪ إلى ٢,٤ ٪ ، كما انخفض أيضاً معدل النمو السنوى لشياخات قسم ثان من ٣,٨ ٪ إلى ١,١ ٪ وترجع الزيادة فى قسم أول على الرغم من انخفاض المعدل فى القسمين إلى الزحف العمرانى على طريق النقراشى الذى يصل المدينة بالقاهرة – طريق بلبيس – واتجاه العمران جنوباً حتى تم الالتحام بين النحال وعزبة المبرز ، وامتداد العمران على جانبى شارع مصطفى كامل (شارع فاروق سابقًا) إلى منتصفه تقريباً ، وشارع المعهد الدينى إلى الغرب من خط السكة الحديد (القاهرة – بلبيس) ، كما ترجع الزيادة إلى إنشاء ورصف بعض الطرق التى تتلاقى فى المدينة خلال تلك الفترة ، ففى عام ١٩٣٤ تم مد طريق الزقازيق – ميت أبو على وفى عام ١٩٣٦ ، ثم إنشاء ورصف طريق الزقازيق – الإسماعيلية ، علاوة على التوسع فى تشييد المنشآت الحكومية خاصة فى أطراف المدينة ، حيث تم فى هذه المرحلة إنشاء محطة المياه ومحطة الكهرباء ومستشفى الحميات والمعهد الدينى وغير ذلك من المنشآت الحكومية .

وبصورة عامة نجد أن الامتداد العمرانى خلال هذه الفترة جاء على حساب المناطق القريبة من الطرق البرية التى تتلاقى فى المدينة والسكك الحديدى من جهة وعلى حساب المسافات البينية لبعض الشياخات من جهة أخرى وقد ظهر فى هذه المرحلة اكتمال نمو شياخات المنتزة والنظام ومعوض ، ولم يبقَ خلالها مساحات للامتداد العمرانى مستقبلاً ، وإن كان لابد فالنمو هنا يكون رأسياً وليس أفقياً .

٤ - المرحلة الرابعة (من عام ١٩٣٧ إلى عام ١٩٦٠) :

بلغت مساحة المسطح العمرانى لمدينة الزقازيق فى نهاية هذه المرحلة نحو ٦٥٩,٦ من الأفدنة بنسبة زيادة بلغت ٣٧ ٪ من عام ١٩٣٧ . وقد سجلت بذلك أقل فترات النمو منذ نشأة المدينة . وقد استحوذت شياخات قسم أول على ٣٥٠ فداناً بنسبة ٥٣,١ ٪ ، بينما استحوذت شياخات قسم ثان على ٣٠٩,٦ من الأفدنة بنسبة ٤٦,٩ ٪ من إجمالى مسطح المدينة عام ١٩٦٠ .

وقد تباينت معدلات النمو السنوى لأقسام المدينة فبلغ معدل النمو السنوى لشياخات قسم أول نحو ٢,٦ ٪ ، بينما لم يزد هذا المعدل عن ١ ٪ لشياخات قسم ثان ، ويرجع انخفاض معدلات النمو فى هذه المرحلة للكساد الاقتصادى الذى شهدته مصر والذى أدى بدوره إلى هبوط أحجام مدن

الوجه البحرى بما فيها مدينة الزقازيق ، كما يرجع إلى الظروف التى عاشتها مصر خلال الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ – ١٩٤٥) وأثرها على الأوضاع السياسية والاقتصادية ، فضلاً عن الاضطرابات السياسية التى سادت البلاد بعد حرب ١٩٤٨ ، وظهور حركة المقاومة ضد الاحتلال البريطانى ومعسكراته فى منطقة القناة فى الخمسينيات مما أثر على النمو العمرانى لمدينة الزقازيق باعتبارها أقرب المدن الكبرى إلى المعسكرات البريطانية فى المنطقة .

وقد اتضح فى هذه المرحلة ظهور بعض الشياخات كاكفر الزقازيق البحرى التى تعتبر امتداداً عمرانياً لشياخة كفر الزقازيق القبلى فى اتجاه الشمال الشرقى بمساحة بلغت نحو ١٤,٣ من الأفدنة عام ١٩٦٠ ، وزيادة مساحة العمران بشياخة الإشارة إلى الجنوب الغربى من كفر الإشارة بمساحة بلغت نحو ٤٢,٩ من الأفدنة ، فضلاً عن امتداد مساحات أخرى على الجانب الغربى من بحر مويس فى المنطقة الواقعة بين مسجد الشبان المسلمين وبداية شارع الإسكندرانى . ولم تحظ هذه الشياخة بنمو عمرانى كبير فى الفترات السابقة ، وذلك لانعزالها النسبى بسبب قلة الكبارى التى تربط بينها وبين باقى أجزاء المدينة فلم يتوفر لذلك سوى كوبرى المهندسين (سوارس سابقًا) والمحافظة (فؤاد سابقًا) ، فضلاً عن اثنتين من المعديات إحداهما بالقرب من منطقة كبرى السلام والأخرى قرب المنطقة التى يقع فيها كوبرى الشبان المسلمين حالياً ، كما امتد العمران صوب الشرق فى شياخة الحريرى ونحو الشمال الشرقى فى شياخة الصيادين ، وهذا راجع لوقوعها بين بحر مويس وبحر مشتول ، حيث اتضح أثر المجارى النهرية فى اجتذاب العمران ، وتوقفت عن النمو شياختى الحكماء وكفر الجامع بالإضافة إلى الشياخات الثلاثة التى توقفت هى الأخرى فى المرحلة الثالثة ، وذلك لامتلاء المسافات البينية لهذه الشياخات ووقوعها بين موانع مائية . أما باقى الشياخات فحدث بها نمو سنوى يقل عن ٢,٤ ٪ ، ويرجع ذلك لإنشاء ورصف بعض الطرق فقد تم إنشاء ورصف طريق الزقازيق – ميت غمر عام ١٩٤٧ ، كما تم إنشاء ورصف طريق الزقازيق – بنها ماراً بمنيا القمح وطريق بلبيس ثم أعقبهم إنشاء ورصف طريق الزقازيق – ههيا عام ١٩٥٤ ، بالإضافة إلى إنشاء بعض المصالح الحكومية كتفتيش الزراعة ، وزيادة عدد السكان التى تتطلب التوسع فى العمران خاصة المناطق السكنية والمرافق .

٥ - المرحلة الخامسة (من عام ١٩٦٠ إلى عام ٢٠٠٣):

شهدت المدينة خلال هذه الفترة نمواً سريعاً لم تشهده من قبل ، ويكفي للدلالة على ذلك أن المساحة الكلية لمدينة الزقازيق بلغت ٦٥٩,٦ فداناً عام ١٩٦٠ ، ارتفعت إلى ١٩٣٧,٥ من الأفدنة عام ١٩٨٢ ، ثم أخذت في الزيادة حتى وصلت ٣٢٧٢,٨ من الأفدنة عام ٢٠٠١ ، وأخيراً وصلت إلى ٤٢٠٧ أفدنة عام ٢٠٠٣ بنسبة زيادة بلغت ٥٣٧٪ من عام ١٩٦٠ . وهذا الأمر في غاية الخطورة ليس فقط لقصور وعجز المرافق والخدمات بالمدينة عن مواجهة هذا النمو السريع فحسب ، بل لأن هذا الامتداد العمراني جاء على حساب المساحات الخضراء داخل المدينة ، بل ووصل الأمر إلى أبعد من ذلك في الامتداد خارج الحدود على حساب الأراضي الزراعية التابعة للنواحي المجاورة للمدينة في جميع الاتجاهات ، وحتى بلغ الأمر إلى التعدي على المناطق الأثرية بالبناء مما سبب لها خسارة تتراوح ما بين (٥٠ إلى ٦٠) فداناً .

وأهم ما يميز هذه المرحلة هو النمو السريع في جميع الاتجاهات خاصة في اتجاه الشمال حيث امتد العمران خارج حدود المدينة ، وعلى طول الطرق وتم إشغال جميع الأراضي حول بحر مويس وفروعه داخل حدود المدينة بالكامل وامتد حول تلك المجاري المائية خارج حدود المدينة إلى ما يقرب من ستة كيلومترات . وقد نتج عن ذلك النمو الإشعاعي الالتحام بالمحلات العمرانية المجاورة للمدينة ، كما هو الحال بكفر محمد حسين في الجنوب وشيبة والنكارية في الشمال الغربي وبنايوس وكفر الحصر في الشمال ، وهرية رزنة في الشرق . وقد نتج عن هذا الالتحام ارتفاع أسعار الأراضي بتلك النواحي لشدة الطلب للبناء عليها (انظر خريطة رقم ٥) .

ويمكن تقسيم شياخات المدينة إلى :

(أ) شياخات حققت نمواً سريعاً بلغت نسبته (من ١٠٠٠٪ فأكثر) وتأتي شياخة كفر عبد العزيز في مقدمتها بنسبة ٢٣٥٢٪ ثم شياخة الصيادين بنسبة ١١٠٨٪ ، ثم شياخة كفر الزقازيق البحري ١٠٧٠٪ ، وأخيراً شياخة الحسينية ١٠٢٠٪ ، ويرجع ارتفاع معدل النمو العمراني لاهتمام الإدارة المحلية بتقسيم وتخطيط أراضي هذه الشياخات لبناء المساكن التعاونية عليها ، ومد الأجزاء الحديثة بالمرافق اللازمة ، ودخول هذه المناطق ضمن مناطق الجذب العمراني ، ويرجع ذلك لتعدد المصالح الحكومية ، وعلى سبيل المثال موقف الزراعة ومنطقة الأزهر والمحكمة الكلية ، ومبنى الامتحانات ومعهد

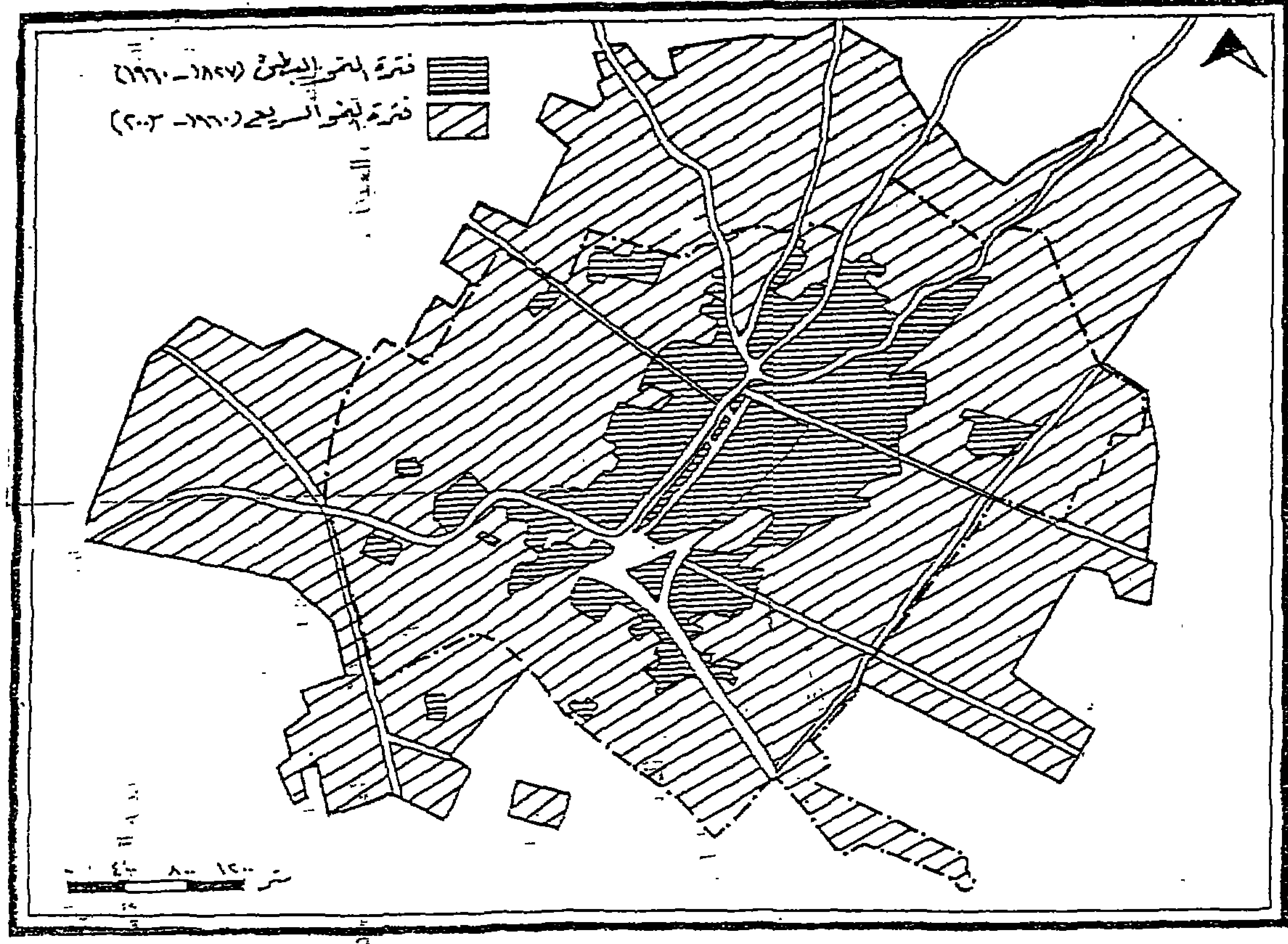
الدراسات الآسيوية ومعهد حضارات الشرق الأدنى القديم ونادى الصيادين والساحة الشعبية ومطبعة وجراج الجامعة وكليتى الزراعة والطب البيطرى ... إلخ .

(ب) شياخات تراوحت نسبة نموها (ما بين ٥٠٠٪ وأقل من ١٠٠٠٪) وتمثلت فى شياخات الإشارة والنحال ومنشأة أباظة والحريرى وترجع الطفرة العمرانية التى حدثت فى هذه الشياخات إلى إنشاء ديوان عام المحافظة ومجمع المصالح الحكومية ومجمع الرى والصرف ومديرية الزراعة ومديرية الإصلاح الزراعى ومصلحة الطرق والكبارى والجهاز المركزى للمحاسبات ومصلحة المساحة وقصر الثقافة ونادى المعلمين وإنشاء الجامعة فى عام ١٩٧٤ ، والذى كان له أثر كبير فى جذب السكان والتوسع فى مساحات كبيرة من الأراضى الزراعية فى أطراف المدينة والمحلات المجاورة لمواجهة متطلبات الإسكان والخدمات الطلابية ، بالإضافة إلى سوق الجملة ومركز التجنيد ومحطة أتوبيسات شرق الدلتا ومحطة أتوبيسات أبو خليل والمدن الجامعية ... إلخ من منشآت لها دور بارز فى جذب العمران بهذه الشياخات .

(جـ) وتضم هذه الفئة شياخات بلغت نسبة نموها أقل من ٥٠٠٪ وهى يوسف بك وحسن صالح وكفر الزقازيق القبلى ، وتضم هذه الشياخات أيضاً بعض المصالح الحكومية مثل مستشفى الرمد والمعهد الفنى الصناعى وجراج وورشة أتوبيسات شرق الدلتا ومصنع للثلج والعديد من الورش والصناعات الحرفية الصغيرة بشارع وادى النيل ... إلخ .

(د) شياخات توقفت عن النمو وهى المنتزة والحكماء وكفر الجامع والنظام ومعوض نتيجة لإشغالها بالكامل ، وهى تمثل شياخات القلب التى حوصرت بالعمران ولم يعد لها متنفس من الأرض الفضاء التى تستطيع النمو عليها .

مما سبق يتضح من خلال الخريطة رقم (٦) أن مدينة الزقازيق مرت بفترتين من النمو ، إحداهما كان النمو فيها بطيئًا ، وهى مرحلة النشأة التى بدأت من ١٨٢٧ ، وهى بداية نشأة المدينة وحتى عام ١٩٦٠ ، والثانية شهدت نمواً سريعاً حيث تُعد هذه الفترة هى فترة النضوج للمدينة والتى بدأت من عام ١٩٦٠ وحتى عام ٢٠٠٣ ، وبالرغم من إصدار قرار الحاكم العسكرى بمنع التعديات على الأراضى الزراعية إلا أن النمو العمرانى للمدينة امتد على حساب الأراضى الزراعية بالمدينة وخارجها مما أدى إلى تلاحم المحلات العمرانية المجاورة لشياخات المدينة وظهور العشوائيات على



شكل رقم (٦) مرحلتي النمو العمراني البطيئة والسريعة لمدينة الزقازيق

أطراف المدينة ، ومع زيادة الضغط السكانى ومتطلباته من خدمات ومرافق زاد معه عبء المدينة للإبقاء بمتطلبات السكان ، بالإضافة إلى العديد من المشكلات التى ترتبت على هذا التلاحم كسوء تخطيط الشوارع والطرق وقصور الخدمات .

اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره

كان لموضع المدينة وامتداد الأراضى التى نشأت عليها الأثر الواضح فى اتجاهات ومحاور النمو العمرانى بالمدينة فمدينة الزقازيق نمت على ثلاثة محاور تمثلت فى بحر مويس وفروعه وخطوط السكك الحديدية والطرق البرية ، وفيما يلى عرض لأهم هذه المحاور وإبراز مدى تأثيرها على العمران بالمدينة ، كما هو موضح بالجدول رقم (١) .

١ - بحر مويس وفروعه :

يُعد بحر مويس وفروعه أحد المحاور الرئيسية للنمو العمرانى بالمدينة ، فقد كانت بداية العمران من النواة الأولى حول قناطر التسعة ، وامتد العمران منها نحو الشمال على المجارى المائية لمسافة بلغت عام ٢٠٠٣ نحو ٧٧٥٠ متراً استحوذ الامتداد العمرانى على بحر مويس داخل المدينة مسافة ٤٥٠٠ متر بنسبة ٥٨ ٪ من جملة الامتداد العمرانى على المجارى المائية بالمدينة ، وجاءت ترعة المسلمية فى المرتبة الثانية ، حيث امتد العمران عليها لمسافة ١٧٥٠ متراً نحو الشمال الشرقى بنسبة ٢٢,٦ ٪ ، ثم ترعة بهنباى والتى امتد عليها العمران لمسافة ٨٥٠ متراً شمال غرب المدينة بنسبة ١١ ٪ ، وجاء الامتداد العمرانى على ترعة بحر مشتول فى المرتبة الأخيرة ، حيث امتد العمران عليها لمسافة ٦٥٠ متراً نحو الشمال بنسبة ٨,٤ ٪ من جملة الامتداد العمرانى على المجارى المائية بالمدينة . وكما أن للمجارى المائية أثرها الإيجابى فى جذب العمران ، فنجد أن لها آثارها السلبية فى تقسيم المدينة ، فقد يفصل بحر مويس بين شياخة الإشارة ومنشأة أباظة والمنتزة ، وكذلك يفصل بين كل من شياختى الحكماء وكفر الزقازيق البحرى وشياخة الصيادين كما تفصل ترعة المسلمية بين شياخات كفر الجامع وكفر الزقازيق القبلى ويوسف بك وشياختى الحكماء وكفر الزقازيق البحرى ، كما يفصل بحر مشتول بين شياخة الصيادين وشياخة الإشارة علاوة على شطر ترعة بهنباى وشياخة الإشارة إلى جزئين .

٢ - السكك الحديدية :

لعبت السكك الحديدية وفروعها دوراً بارزاً فى امتداد العمران داخل مدينة الزقازيق ، حيث كانت النواة الثانية التى انطلق منها الامتداد العمرانى حول السكك الحديدية ، وظل هذا الامتداد حتى تلاقت النواتان وتم إشغال الفراغات البينية بين المحورين «المجارى المائية والسكك الحديدية» ، والامتداد العمرانى معها أسبق من الامتداد العمرانى مع الطرق المرصوفة بالمدينة ، وقد شكل الامتداد العمرانى حول هذا المحور نحو ١١٥٥٠ متراً جاء طريق سكة حديد الزقازيق – ميت غمر فى المرتبة الأولى بمسافة ٢٨٥٠ متراً نحو الشمال الغربى بنسبة ٢٤,٧ ٪ ، وجاء فى المرتبة الثانية طريق سكة حديد الزقازيق – أبو حماد بمسافة ٢٧٥٠ متراً نحو الجنوب الشرقى بنسبة ٢٣,٨ ٪ وفى المرتبة الثالثة طريق سكة حديد الزقازيق – ههيا بمسافة ٢٤٥٠ متراً نحو الشمال الشرقى بنسبة ٢١,٢ ٪ ، وفى المرتبة الرابعة طريق سكة حديد الزقازيق – منيا القمح بمسافة ٢١٠٠ متر نحو الجنوب الغربى بنسبة ١٨,٢ ٪ ، وجاء فى المرتبة الأخيرة طريق سكة حديد الزقازيق – بلبيس بمسافة ١٤٠٠ متر نحو الجنوب بنسبة ١٢,١ ٪ ، ويرجع تفوق الخط الأول والثانى لانخفاض أسعار الأراضى وإنشاء الجامعة والتى تطلبت توفير مساكن لخدمة الطلاب مما أدى إلى التوسع العمرانى على حساب الأراضى الزراعية المجاورة للسكك الحديدية بالمدينة .

٣ - الطرق المرصوفة :

ويتضح لنا أن الطرق البرية المرصوفة والممهدة تلعب دوراً هاماً فى الامتداد العمرانى خاصة فى العصر الحديث ؛ ومرد ذلك لتقدم وسائل النقل بالسيارات وتعددها وتنوعها . فعلى الرغم من أنها جاءت متأخرة بعد السكك الحديدية والمجارى المائية ، إلا أن النمو العمرانى معها تفوق على المحورين السابقين ، ويرجع ذلك لمدى أهمية الطرق البرية لدى السكان وسهولة الوصول إلى أى مكان فى المدينة وما يجاورها . فقد استحوذ الامتداد العمرانى حول الطرق المرصوفة بالمدينة على نحو ٣٠١٥٠ متراً بنسبة (٦١ ٪) من جملة ما تم امتداده على المحاور الثلاث .

ويعد طريق المعاهدة الدائرى أطول الطرق المرصوفة التى تخترق المدينة حيث يبدأ من ناحية شيبة على طريق الزقازيق – ميت غمر وينتهى عند ناحية هرية رزنة على طريق الزقازيق – ههيا ، ويبلغ طوله نحو ٨٠٥٠ متراً ، ويمتد معه العمران لمسافة ٦٨٠٠ متر بنسبة ٢٢,٦ ٪ من إجمالى

ما تم امتداده على الطرق المرصوفة ، وقد استحوذت شياختى الإشارة وكفر عبد العزيز على نسبة كبيرة من هذا الامتداد الذى جاء على حساب الأراضى الزراعية . وجاء الامتداد على طريق الزقازيق – شيبة نحو الشمال الغربى لمسافة ٣٥٠٠ متر بنسبة ١١,٦ ٪ ؛ ويرجع ذلك لإنشاء الجامعة وتفضيل الأهالى للبناء حول المنشآت التعليمية لارتفاع إيجار الشقق من ناحية وتوفير سكن لطلاب الجامعة من ناحية أخرى .

وجاء طريق الزقازيق – هرية فى المرتبة الثالثة بنحو ٣٤٧٥ متراً نحو الشمال الشرقى بنسبة ١١,٥ ٪ ويرجع ذلك لبناء مطبعة الجامعة ومبنى الامتحانات ومعهد الدراسات الآسيوية ومعهد حضارات الشرق الأدنى القديم ومنطقة جوازات المحافظة وعدد من المساكن التعاونية علاوة على الورش الخاصة بالسيارات وعدد لا بأس به من المحلات التجارية والمعارض وشبكة الكهرباء ، ونجد أن الامتداد هنا جاء على حساب الزمام الزراعى لناحية هرية رزنة . ثم جاء الامتداد على طريق الزقازيق – بنى شبل بنحو ٢٩٠٠ متر نحو الغرب بنسبة ٩,٦ ٪ ، ويرجع ذلك لانخفاض أسعار الأراضى ، وبناء ورشة للنقل الداخلى بالمدينة بالإضافة إلى إنشاء نواة لجامعة الأزهر من ثلاث كليات ، كما بلغ امتداد العمران مع طريق الزقازيق – شويك بسطة حيث المنطقة السكنية بجوار كلية الطب البيطرى ومحكمة الزقازيق الكلية وبعض الورش الخاصة بأتوبيسات شركات السياحة بالمحافظة ، وبلغ الامتداد نحو الجنوب الشرقى بطول ٢٧٢٥ متراً بنسبة ٩ ٪ ، وطريق الزقازيق – ميت أبو على حيث يوجد شركتى المضارب والمطاحن وشركة الشرقية للغزل والنسيج وشبكة الكهرباء بالمدينة ، وجاء الامتداد هنا على حساب زمام النكارية نحو الجنوب بطول ٢٥٠٠ متر بنسبة ٨,٣ ٪ ، ثم جاء الامتداد مع طريق الزقازيق – القنايات نحو الشمال الغربى بطول نحو ٢٣٥٠ متراً بنسبة ٧,٨ ٪ ، وكذلك طريق الزقازيق الزنكلون نحو الجنوب الغربى بطول ٢٢٥٠ متراً بنسبة ٧,٥ ٪ ، ثم طريق الزقازيق – الغار نحو الجنوب الشرقى بطول ٢١٠٠ متر بنسبة ٧ ٪ ، وجاء الامتداد هنا على حساب زمام ناحية الغار والمنطقة الأثرية بالمدينة . وأخيراً جاء الامتداد على طريق الزقازيق العصلوجى نحو الجنوب بطول نحو ١٥٥٠ متراً بنشبة ٥٠١ ٪ من إجمالى ما تم الامتداد عليه مع الطرق المرصوفة .

ومن العرض السابق يمكننا استنتاج أن جملة ما تم الامتداد عليه مع المحاور الثلاث بلغ نحو ٤٩٤٥٠ متراً استحوذ الامتداد على الطرق البرية على نسبة بلغت ٦١ ٪ أى أكثر من – ما تم الامتداد عليه وجاء الامتداد مع السكك الحديدية بنسبة ٢٣,٣ ٪ ، ثم أخيراً الامتداد على المجارى المائية بنسبة ١٥,٧ ٪ ، وهذا يؤكد العلاقة المتبادلة بين الطرق والعمران والتى استحوذت هى والسكك الحديدية على أكثر مما تم الامتداد عليه .

جدول رقم (١)

امتداد العمران بمدينة الزقازيق على المحاور الثلاث عام ٢٠٠٣ م

المحور	الاتجاه	ما تم الامتداد العمرانى عليه	
		الطول بالمتر	٪ لجملة كل محور
(١) المجارى المائية :			
ترعة بحر مويس	الشمال	٤٥٠٠	٥٨,٠
ترعة المسلمية	الشمال الشرقى	١٧٥٠	٢٢,٦
ترعة بحر بهتباى	الشمال الغربى	٨٥٠	١١,٠
ترعة بحر مشتول	الشمال	٦٥٠	٨,٤
الإجمالي..................................		٧٧٥٠	٪١٠٠
(٢) السكك الحديدية :			
الزقازيق – ميت غمر	الشمال الغربى	٢٨٥٠	٢٤,٧
الزقازيق – أبو حماد	الجنوب الشرقى	٢٧٥٠	٢٣,٨
الزقازيق – ههيا	الشمال الشرقى	٢٤٥٠	٢١,٢
الزقازيق – منيا القمح	الجنوب الغربى	٢١٠٠	١٨,٢
الزقازيق – بلبيس	الجنوب	١٤٠٠	١٢,١
الإجمالي..................................		١١٥٥٠	٪١٠٠
(٣) الطرق المرصوفة :			
المعاهدة الدائرى	–	٦٨٠٠	٢٢,٦
الزقازيق – شيبة	الشمال الغربى	٣٥٠٠	١١,٦
الزقازيق – هرية	الشمال الشرقى	٣٤٧٥	١١,٥
الزقازيق – بنى شبل	الغرب	٢٩٠٠	٩,٦
الزقازيق – شوبك بسطة	الجنوب الشرقى	٢٧٢٥	٩,٠
الزقازيق – ميت أبو على	الجنوب	٢٥٠٠	٨,٣
الزقازيق – القنايات	الشمال الغربى	٢٣٥٠	٧,٨
الزقازيق – الزنكلون	الجنوب الغربى	٢٢٥٠	٧,٥
الزقازيق – الغار	الجنوب الشرقى	٢١٠٠	٧,٠
الزقازيق – العصلوجى	الجنوب	١٥٥٠	٥,١
الإجمالي..................................		٣٠١٥٠	٪١٠٠

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات المساحة ومجلس المدينة قسم التخطيط والمتابعة بيانات غير منشورة عام ٢٠٠٣ .

سكان مدينة الزقازيق نمواً وتوزيعاً وتركيباً

تشغل دراسة السكان مكانة ذات أهمية جغرافية كبيرة فى الجغرافيا الحديثة ، وذلك لتفاعل خصائص السكان من حيث النمو والتوزيع والكثافة والتركيب مع معطيات البيئية مما ينعكس على الأنشطة الاقتصادية . وفى دراستنا لمدينة الزقازيق لابد وأن نتعرض لسكان المدينة من حيث النمو والتوزيع والتركيب للوقوف على الصورة العامة لسكان المدينة ومدى تأثير ذلك على تعدد الاستخدامات بالمدينة كما تفيد فى التخطيط المستقبلى للمدينة .

(أ) النمو السكانى لمدينة الزقازيق :

شهدت مصر فى تاريخها الحديث زيادة كبيرة فى عدد السكان بمدنها ؛ ويرجع ذلك إلى الثورة الزراعية التى حدثت فى القرن الماضى وتحول الزراعة من رى الحياض إلى الرى الدائم ، ونتج عن ذلك زيادة فى النشاط التجارى والصناعى خاصة بعد تحسن طرق ووسائل النقل والاتصالات .

ومدينة الزقازيق واحدة من تلك المدن التى تزايد سكانها بمعدل سريع جعلها تحتل المرتبة العاشرة بين مدن الجمهورية من حيث الحجم طبقاً لإحصاء ١٩٩٦ رغم حداثة نشأتها .

وقد بلغ عدد سكانها حسب تعداد عام ١٩٩٦ نحو ٢٦٧٤٦٩ نسمة بنسبة (٢٧,٩ ٪) من إجمالى حضر المحافظة ونحو (٦,٢ ٪) من إجمالى سكان المحافظة وبزيادة قدرها (٢٣١١٥) نسمة عن تعداد عام ١٩٨٦ وبنسبة نمو سنوى بلغت ٠,٩ ٪ . وقد بلغت الزيادة الطبيعية لسكان المدينة نحو (٦٠٤٢١) نسمة بنسبة ٢٦١,٤ ٪ وقد بلغت نسبة صافى الهجرة نحو (– ١٦١,٤ ٪) ، وهذا يدل على أن النمو السكانى بالمدينة يعتمد على الزيادة الطبيعية وأصبحت المدينة طاردة للسكان بعد أن كانت جاذبة لهم فى الماضى القريب .

جدول رقم (٢)

تطور عدد سكان مدينة الزقازيق مقارنة بالمحافظة

فى الفترة من عام ١٨٩٧ وحتى عام ١٩٩٦

سنة التعداد	مدينة الزقازيق			محافظة الشرقية		
	عدد السكان (نسمة)	الزيادة العامة (نسمة)	الزيادة النسبية (٪)	عدد السكان (نسمة)	الزيادة العامة (نسمة)	الزيادة النسبية (٪)
١٨٩٧	٣٨٤٣٤	–	–	٧٣٤٨٨٥	–	–
١٩٠٧	٣٧٨١٥	٦١٩ –	٠,٢ –	٨٧٢٤٧٣	١٣٧٥٨٨	١,٩
١٩١٧	٤١٩٨٦	٤١٧١	١,١	٩٣٧٩٩٢	٦٥٥١٩	٠,٨
١٩٢٧	٥٢٨٣٩	٩٨٩٧	٢,٤	١٠٧٢١٢٩	١٣٤١٣٧	١,٤
١٩٣٧	٥٩٧٩٣	٦٩٥٤	١,٣	١١٧٣٤٥٨	١٠١٣٢٩	٠,٩
١٩٤٧	٨١٨١٣	٢٢٠٢٠	٣,٧	١٣٦١٦٦٣	١٨٨٢٠٥	١,٦
١٩٦٠	١٢٤٤١٧	٤٢٦٠٤	٤,٠	١٨٣١١٧٦	٤٦٩٥١٣	٢,٦
١٩٦٦	١٥١١٨٦	٢٦٧٦٩	٣,٦	٢١١٨٦٨٩	٢٨٧٥١٣	٢,٨
١٩٧٦	٢٠٢٥٧٥	٥١٣٨٩	٣,٤	٢٦١٧٩٣٨	٤٩٩٢٤٩	٢,٢
١٩٨٦	٢٤٤٣٥٤	٤١٧٧٩	٢,١	٢٤٢٠١١٩	٨٠٢١٨١	٣,١
١٩٩٦	٢٦٧٤٦٩	٢٣١١٥	٠,٩	٤٢٨١٠٦٨	٨٦٠٩٤٩	٢,٥
الزيادة فى ٩٩ عاماً		٢٢٨٠٧٩	٦,٠		٣٥٤٦١٨٣	٤,٩

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء والنسب من إعداد الباحث .

ومن الجدول السابق رقم (٢) والشكل رقم (٧) يتضح لنا أن هناك تبايناً واضحاً فى معدلات الزيادة السنوية للسكان فى المدينة ، فقد بلغ المعدل أدناه فى تعداد ١٩٠٧ ، حيث بلغ نحو (-٠,٢ ٪) ، فى حين أنه سجل للمحافظة فى نفس التعداد نحو (١,٩ ٪) ، وقد بلغ المعدل أقصاه فى تعداد ١٩٦٠ حيث بلغ (٤ ٪) للمدينة ، فى حين أنه سجل للمحافظة أقل من ذلك (٢,٦ ٪) ؛ ويرجع ذلك للخصوبة المرتفعة من ناحية وهجرة سكان مدن القناة نتيجة لحرب عام ١٩٧٣ وما قبلها من حروب ، واستقبال مدينة الزقازيق لهم من ناحية أخرى . وعلى ذلك يمكن تقسيم الفترة ما بين (عام ١٨٩٧ وعام ١٩٩٦) إلى أربع مراحل للنمو السكانى ، وهى :

١ - مرحلة النشأة (١٨٢٧م إلى ١٩٠٧م) :

شهدت المدينة والإقليم المحيط بها فى هذه المرحلة تطوراً فى وسائل الرى الدائم بدلاً من الرى الحوضى مما أثر على الزراعة ، كما شهدت إعلان المدينة كقاعدة لمديرية الشرقية ومن ثم تركز النشاط الإدارى بها ، بالإضافة إلى مد خطوط السكك الحديدية وفروعها من المدينة لربطها بالمدن المجاورة ؛ ولذلك فقد تميزت هذه الفترة بالنمو البطئ نسبيًا ، وليس أدل على ذلك من أن المدينة قد سجلت تناقصاً سكانياً بلغ معدله (– ٠,٢ ٪) فى حين حققت مديرية الشرقية نسبة زيادة سنوية بلغت (١,٩ ٪) خلال مرحلة المنشأة .

٢ - مرحلة التكوين (١٩٠٧م إلى ١٩٣٧م) :

شغلت هذه الفترة نحو ثلاثين عاماً بلغ متوسط معدل النمو السنوى خلالها نحو (١,٦ ٪) وقد امتازت هذه المرحلة بتفوق مدينة الزقازيق على مديرية الشرقية فى نسب الزيادة السنوية للسكان والتى بلغت (١,١ ٪ و٢,٤ ٪ و١,٣ ٪) للمدينة فى مقابل (٠,٨ ٪ و١,٤ ٪ و٠,٩ ٪) لمديرية الشرقية فى الفترات الفاصلة للتعدادات .

وقد يلاحظ فى هذه المرحلة ارتفاع معدل النمو السنوى إلى ٢,٤ ٪ بين تعدادى ١٩١٧ و١٩٢٧ ، ويرجع ذلك إلى ضم بعض المحلات العمرانية الريفية المجاورة ، والتى زحف إليها عمران المدينة مثل كفر النحال وعزبة المبرز وامتلاء الفراغات بين السكك الحديدية وقناطر التسعة بالمساكن والسكان ، كما ترجع الزيادة إلى قرب المدينة من منطقة القناة والتى اتسع نطاق القاعدة العسكرية البريطانية فيها واستلزم الأمر إلى مدها بالعمال والمؤمن . وقد انخفض معدل الزيادة بالمدينة بين عامى ١٩٢٨ و١٩٣٧ إلى (١,٣ ٪) ، ويفسر ذلك الكساد الاقتصادى الذى شهدته مصر فى تلك الفترة .

٣ - مرحلة النمو السريع (من عام ١٩٣٧ إلى عام ١٩٧٦) :

واكبت هذه المرحلة زيادة الرقعة المزروعة قطناً بعد التعلية الثانية لخزان أسوان وتحول مدينة الزقازيق إلى مركز رئيسى لتجميع المحصول وإقامة خمسة محالج للقطن بالمدينة ، واستمرت الزيادة فى إنشاء جامعة الزقازيق والتى كان لها الدور الأكبر فى زيادة معدل النمو العمرانى بالمدينة ،

ونقل عدد من المصانع إليها بعد حرب ١٩٦٧ ، مما أدى إلى تدفق طلاب العلم والموظفين والتجار والعمال إليها بأعداد كبيرة ، علاوة على ما نتج عن تطبيق نظام الإدارة المحلية من تنمية لعواصم المحافظات والذى ترتب عليه زيادة أعداد السكان .

وتتسم هذه المرحلة من حياة المدينة بالنمو السكانى السريع الذى بلغ متوسطه السنوى نحو (٣,٧ ٪) مقابل متوسط نمو سنوى نحو (٢,٣ ٪) للمحافظة . وقد بلغ معدل النمو السنوى أقصاه فى الفترة بين تعدادى ١٩٤٧ و١٩٦٠ ، وهى فترة اكتمال الشياخات وملء الفراغات البينية وانضمام عدد من المحلات العمرانية للشياخات مما ساعد على ارتفاع المعدل السنوى للنمو السكانى حتى بلغ نحو (٤ ٪) ثم عاد للهبوط حتى بلغ (٣,٤ ٪) فى تعداد ١٩٧٦

٤ - مرحلة الاستقرار النسبى (من ١٩٧٦ إلى عام ١٩٩٦) :

شهدت هذه المرحلة انخفاضاً ملحوظاً فى معدلات النمو السكانى للمدينة ، فقد تراجع من (٣,٤ ٪) فى عام ١٩٧٦ إلى (٢,١ ٪) عام ١٩٨٦ ثم انخفض إلى (٠,٩ ٪) وفقًا لتعداد ١٩٩٦ ، بينما ارتفع معدل النمو فى المحافظة من (٢,٢ ٪) عام ١٩٧٦ إلى (٣,١ ٪) عام ١٩٨٦ وانخفض أيضًا إلى (٢,٥ ٪) حسب تعداد ١٩٩٦ ، وهذا يفسر بأن المدينة وصلت إلى مرحلة الاستقرار النسبى ؛ نتيجة لقلة المواليد وقلة الوفيات والأخذ بمبدأ تنظيم الأسرة علاوة على أن المدينة أصبحت من المدن غير الجاذبة للسكان .

وفى الوقت الذى شكل فيه سكان مدينة الزقازيق نسبة (٤,٨ ٪) من مجموع سكان مديرية الشرقية عام ١٨٨٢ نجد أن هذه النسبة ارتفعت فى عام ١٨٩٧ إلى (٥,٢ ٪) ، وما لبثت أن انخفضت إلى (٤,٣ ٪) ، (٤,٥ ٪) فى تعدادى ١٩٠٧ ، ١٩١٧ على الترتيب نجدها أخذت فى الزيادة مرة أخرى منذ تعداد ١٩٢٧ ، حتى بلغت ٧,٧ ٪ فى تعداد ١٩٧٦ ولكنها عاودت إلى الانخفاض مرة أخرى حيث بلغت نحو (٧,٢ ٪) و (٦,٢ ٪) طبقاً لتعدادى ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ على الترتيب من إجمالى سكان المحافظة . ويرجع ارتفاع نسبة الزيادة السكانية فى تعداد ١٩٧٦ إلى تهجير جزء من سكان منطقة القناة إلى الزقازيق نتيجة لحرب ١٩٦٧ واستقرار عدد كبير من السكان بالمدينة .

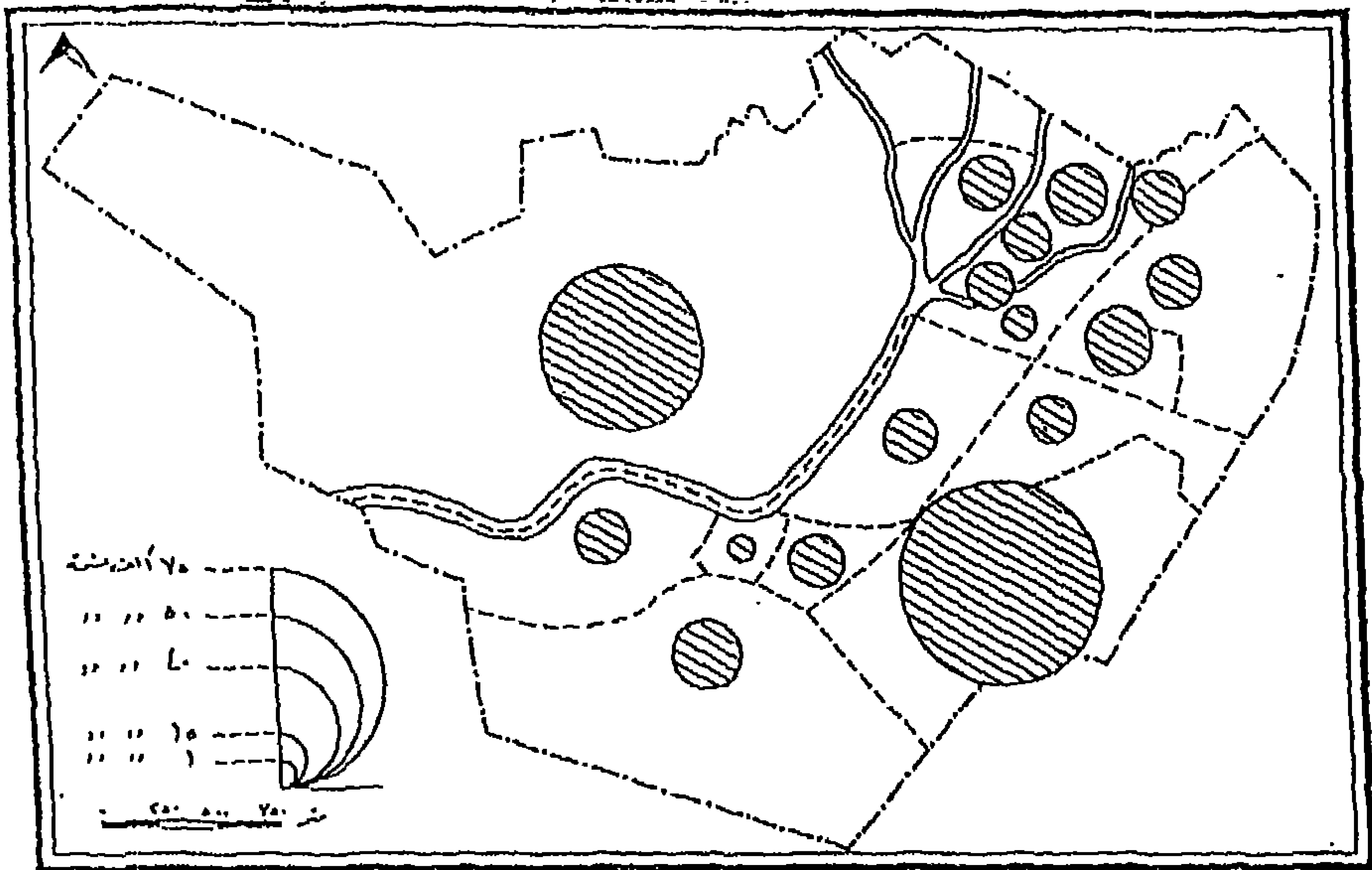
وقد احتلت مدينة الزقازيق المركز الخامس بين مدن الجمهورية من حيث الحجم فى تعداد ١٨٧٩ ثم تراجعت إلى المركز العاشر بين مدن مصر منذ عام ١٩٦٠ ، وحتى الآن فقد سبقها كل

من مدن القاهرة والإسكندرية والجيزة وشبرا الخيمة والمحلة الكبرى وطنطا وبورسعيد والمنصورة وأسيوط .

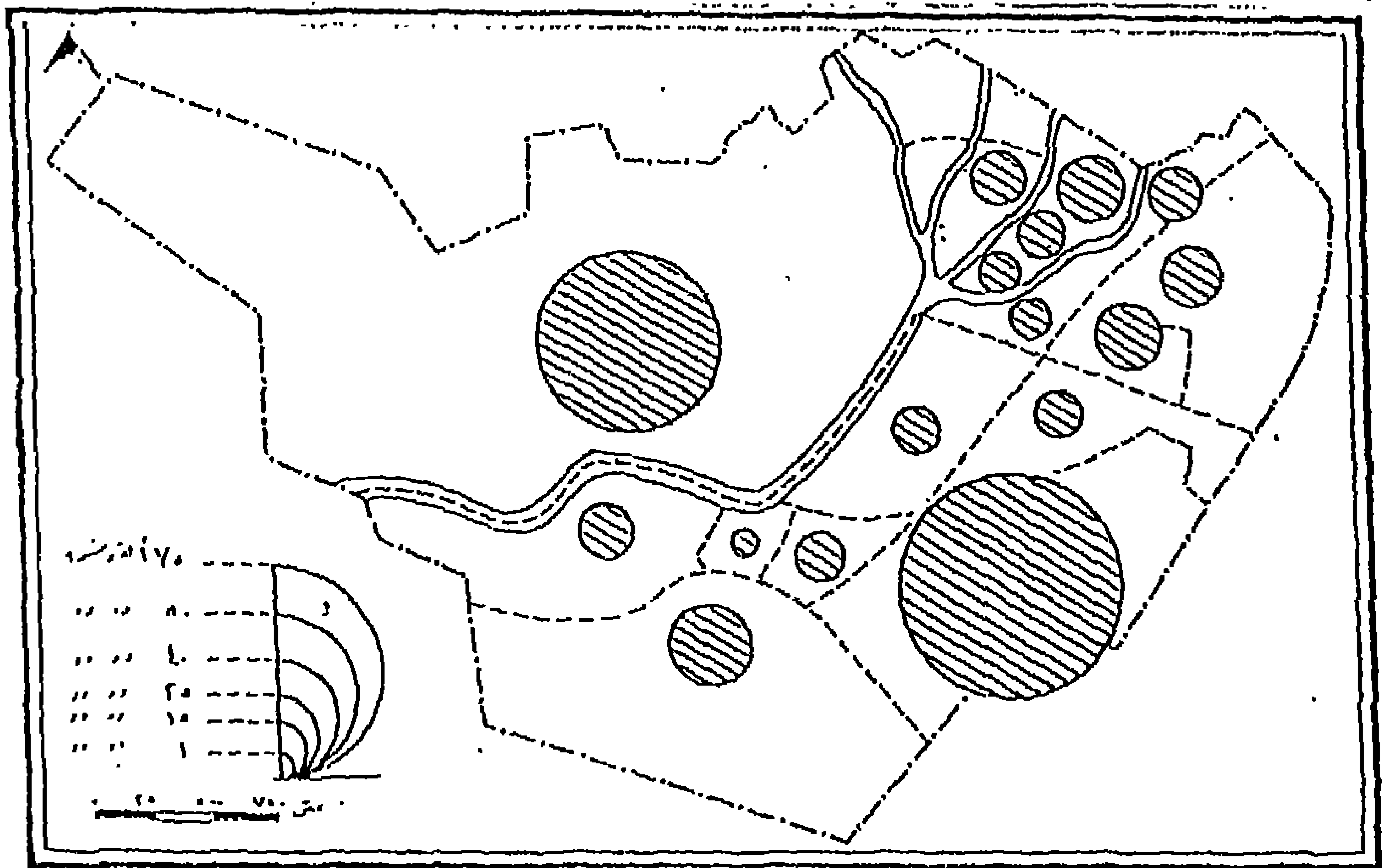
(ب) توزيع السكان بالمدينة :

بلغ عدد سكان مدينة الزقازيق حسب تعداد ١٩٩٦ نحو ٢٦٧٤٦٩ نسمة ، وهم لا يتوزعون توزيعًا متساوياً على أقسام المدينة ، فقد يتركز نحو (٥٤,٣ ٪) من إجمالى سكان المدينة بشياخات قسم ثان يتوزعون على مساحة عمرانية بلغت نسبتها (٥٩,٣ ٪) وهى نسبة مرتفعة عما كانت عليه فى تعداد ١٩٨٦ والذى بلغت النسبة فيه إلى (٥١,١ ٪) لسكان قسم ثان ويرجع ذلك لاتساع المساحة العمرانية وتعدد طوابق المساكن .

استحوذت شياخات قسم أول على نحو (٤٥,٧ ٪) من جملة سكان المدينة يتوزعون على مساحة عمرانية بلغت (٤٠,٧ ٪) من إجمالى المساحة العمرانية بالمدينة . وهنا نلاحظ أن نسبة سكان قسم أول انخفضت عما كانت عليه فى تعداد ١٩٨٦ ، حيث بلغت النسبة (٤٨,٩ ٪) من إجمالى سكان المدينة ؛ ويرجع ذلك لقلة عدد المواليد وقلة عدد الوفيات واتجاه الدولة وتحذيراتها للسكان من التعدى على الأراضى الزراعية ببناء المساكن وارتفاع أجور الشقق وكساد الحالة الاقتصادية والوعى الإرشادى لدى السكان لمحاولة الوصول بهم إلى مرحلة الاستقرار .



(أ) عام ١٩٨٦



(ب) عام ١٩٩٦

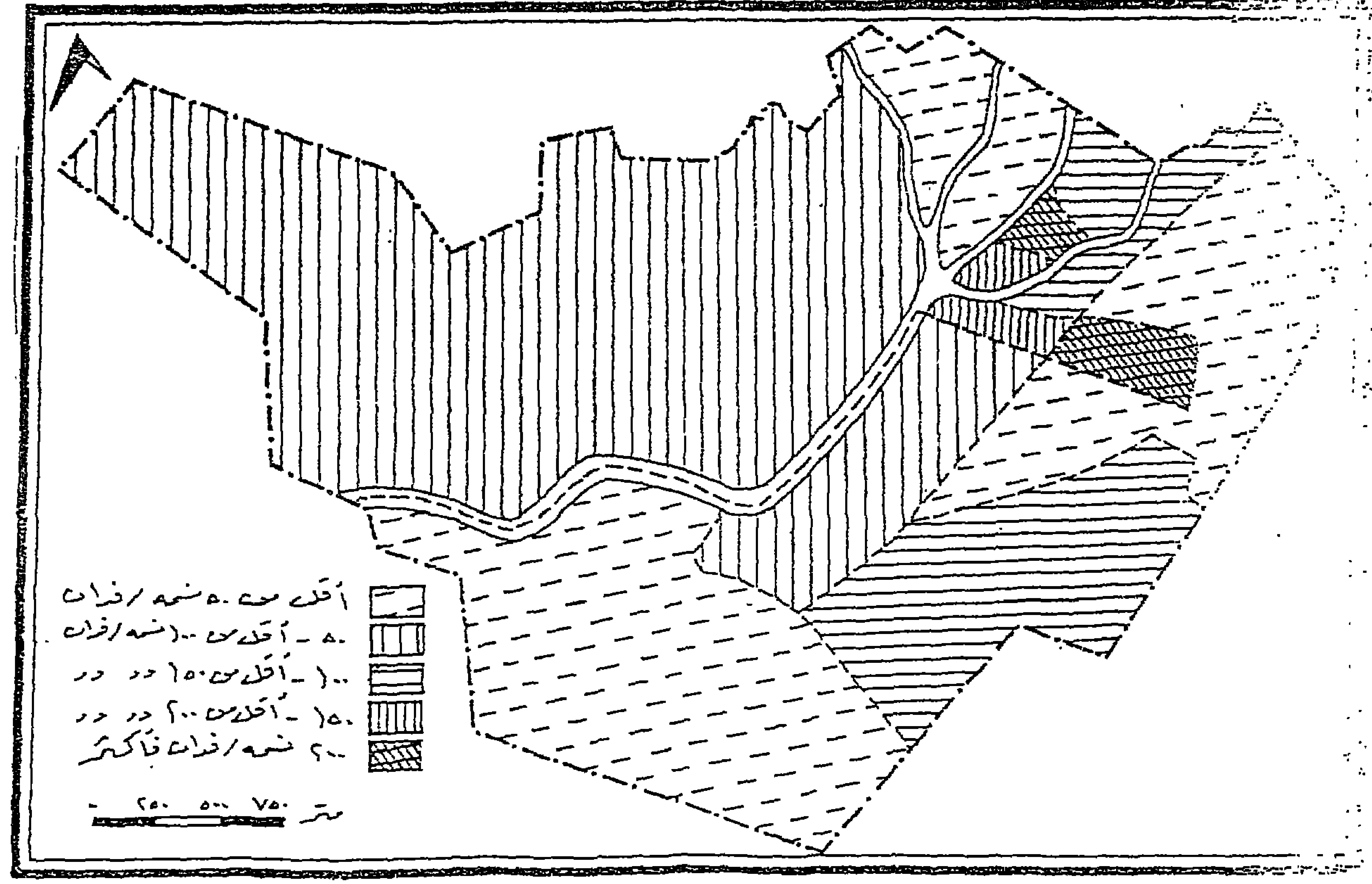
شكل رقم (٧) توزيع سكان مدينة الزقازيق خلال تعدادى ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ م

جدول رقم (٣)

توزيع السكان وكثافتهم بالمدينة طبقًا لتعدادى ١٩٨٦ و١٩٩٦

الشياخات	تعداد ١٩٨٦		تعداد ١٩٩٦		المساحة العمرانية بالمدينة / ف	الكثافة الصافية نسمة / ف
	نسمة	٪	نسمة	٪		
النحال	٦٣٩٥٣	٢٦,٢	٦٦٨٢٦	٢٥,٠	٥٤٩	١٢٢
الحسينية	١٦٤٣٣	٦,٧	١٩٣٠٠	٧,٢	٤١٤	٤٧
منشأة أباظة	١٠٣٤٤	٤,٢	١١٦٣٠	٤,٣	٣٥٢	٢٣
الحريرى	٧٥٥٣	٣,١	٧٠٨٣	٢,٦	١٧٥	٤١
النظام	١٠٤٥٦	٤,٣	٨٧٤٢	٣,٣	١١٧	٧٥
المنتزة	٩٢٦٥	٣,٨	٧٤٤٧	٢,٨	٩٤	٧٩
معوض	١٣٩٥	٠,٦	١١٤٥	٠,٤	١٢	٩٥
قسم أول	١١٩٣٩٩	٤٨,٩	١٢٢١٧٣	٤٥,٧	١٧١٣	٧١
الإشارة	٤٧٥٧٥	١٩,٥	٦٢٨٥١	٢٣,٥	١١٨٦	٥٣
كفر عبد العزيز	١١٩٦٢	٤,٩	١٤٥٧٨	٥,٤	٥٢١	٢٨
الصيادين	٩٧٢٥	٤,٠	٩٧٩٣	٣,٧	٤١٨	٢٣
الزقازيق البحرى	١٣٤٥٣	٥,٥	١٧٠٢٣	٦,٤	١٦٧	١٠٢
يوسف بك	٩١٥٥	٣,٧	٨٩٢٧	٣,٣	٨٣	١٠٨
حسن صالح	١٥٦٥٠	٦,٤	١٧١٩٩	٦,٤	٥٠	٣٤٤
الزقازيق القبلى	٦٥٤٨	٢,٧	٦٤٥٧	٢,٤	٢٤	٢٦٩
الحكماء	٦٤٢١	٢,٦	٤٥٠٥	١,٧	٢٣	١٩٦
كفر الجامع	٤٤٦٦	١,٨	٣٩٦٣	١,٥	٢٢	١٨٠
قسم ثان	١٢٤٩٥٥	٥١,١	١٤٥٣٩٦	٥٤,٣	٢٤٩٤	٥٨
إجمالى المدينة	٢٤٤٣٥٤	١٠٠	٢٦٧٤٦٩	١٠٠	٤٢٠٧	٦٤

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء تعدادى ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ والنسب من حساب الباحث .



شكل رقم (٨) توزيع الكثافة الصافية بشياخات مدينة الزقازيق طبقاً لتعداد عام ١٩٩٦م

من الجدول السابق رقم (٣) والشكل رقم (٨) يتضح لنا أن (٢٥ ٪) من سكان مدينة الزقازيق يتركزون فى شياخة النحال والتى تشغل نحو ١٣ ٪ من المساحة العمرانية ، وجاءت شياخة الإشارة فى المركز الثانى بنسبة (٢٣,٥ ٪) من إجمالى سكان المدينة يعيشون فوق مساحة عمرانية بلغت نسبتها (٢٨,٢ ٪) من إجمالى المساحة المعمورة ، وإذا أضفنا لشياختى النحال والإشارة والتى يتركز بهما ما يقرب من نصف سكان المدينة سكان شياخات الحسينية وكفر الزقازيق البحرى وحسن صالح وكفر عبد العزيز لوجدنا أن نحو (٧٣,٩ ٪) من سكان المدينة يتركزون فوق مساحة عمرانية بلغت نسبتها (٦٨,٩ ٪) ، أما الشياخات العشرة المتبقية يعيش فيها نحو (٢٦,١ ٪) من سكان المدينة على مساحة عمرانية بلغت نسبتها (٣١,٤ ٪) ؛ ويرجع ذلك لكبر المساحات العمرانية بالفئة الأولى عنها بالثانية من جهة وتركز الجهات الحكومية والمصالح العامة والخدمات من جهة ثانية .

وجاءت شياخة معوض فى المركز الأخير حيث يوجد بها أصغر تجمع سكانى بالمدينة حيث بلغت نسبته نحو (٠,٤ ٪) ، ويتركزون فوق أصغر مساحة عمرانية بلغت نسبتها (٠,٣ ٪) .

(جـ) الكثافة الصافية لسكان المدينة :

ويُقصد بها نسبة عدد السكان للمساحة المعمورة بالمدينة ، وتعتبر مدينة الزقازيق من المدن ذات الكثافة السكانية المرتفعة ، حيث بلغت نحو ٦٤ نسمة/للفدان حسب تعداد ١٩٩٦م ، وتختلف هذه الكثافة من شياخة إلى أخرى ، فنجدها بلغت أقصاها فى شياخة حسن صالح (٣٤٤ نسمة/ف) ؛ ويرجع ذلك لزيادة عدد السكان مع صغر المساحة المعمورة ، كما بلغت أدناها فى شياخة الصيادين (٢٣ نسمة/ف) ؛ ويرجع ذلك لقلة عدد السكان مع كبر المساحة المعمورة لوفرة الأراضى الزراعية والتى تم التوسع العمرانى عليها .

ومن الجدول السابق رقم (٣) والشكل رقم (٨) يمكن تقسيم المدينة من حيث الكثافة الصافية إلى خمس فئات كما يلى :

١ – شياخات تقل فيها كثافة السكان عن ٥٠ نسمة/ف ، وتضم شياخات الحريرى والحسينية ومنشأة أباظة والصيادين وكفر عبد العزيز ، وشكلت معاً نحو (٣١,٢ ٪) من إجمالى شياخات المدينة .

٢ – شياخات تراوحت فيها كثافة السكان من ٥٠ نسمة/ف لأقل من ١٠٠ نسمة/ف ، وتضم شياخات المنتزة والنظام ومعوض والإشارة وشكلت معاً نحو (٢٥ ٪) من إجمالى شياخات المدينة .

٣ – شياخات تتراوح فيها الكثافة من ١٠٠ نسمة/ف لأقل من ١٥٠ نسمة/ف ، وتضم شياخات النحال وكفر الزقازيق البحرى ويوسف بك وشكلت معاً نحو (١٨,٨ ٪) من إجمالى شياخات المدينة .

٤ – شياخات تراوحت فيها الكثافة من ١٥٠ نسمة/ف لأقل من ٢٠٠ نسمة/ف ، وتضم شياختى كفر الجامع والحكماء وشكلا معاً نحو (١٢,٥ ٪) من إجمالى شياخات المدينة .

٥ – شياخات ارتفعت فيها الكثافة من ٢٠٠ نسمة/ف فأكثر ، وتضم شياختى كفر الزقازيق القبلى وحسن صالح وشكلا معاً نحو (١٢,٥ ٪) من إجمالى شياخات المدينة .

ومن خريطة الكثافة السكانية بالمدينة نجد أن شياخات أطراف المدينة تقل بها الكثافة السكانية عن ١٥٠ نسمة/ف ، بينما ترتفع الكثافة لأكثر من ذلك فى شياخات قلب المدينة .

(د) التركيب السكانى لمدينة الزقازيق :

يهتم الجغرافى بدراسة التركيب السكانى لما له من أهمية فى معرفة ما يملكه المجتمع من موارد بشرية . فدراسة تركيب السكان تختلف من مجتمع لآخر من حيث أوجه التركيب المتباينة ، وفى دراستنا للتركيب السكانى لمدينة الزقازيق ، سوف نتناول بالدراسة والتحليل التركيب النوعى والعمرى والتركيب الاجتماعى من حيث الحالة التعليمية والحالة الزواجية والتركيب حسب النشاط الاقتصادى .

١ - التركيب النوعى والعمرى :

توضح دراسة التركيب النوعى والعمرى الملامح الديموغرافية ذكوراً وإناثاً وتحدد الفئات المنتجة والتى يقع عليها عبء إعالة باقى سكان المدينة .

جدول رقم (٤)

التوزيع النسبى لفئات السن العريضة طبقاً لتعدادى ١٩٨٦ و١٩٩٦م

فئات السن	١٩٨٦ ٪	١٩٩٦ ٪
أقل من ١٥ سنة	٣٣,٣	٣٠,٧
من ١٥ سنة لأقل من ٦٥ سنة	٦٣,٦	٥٦,٧
من ٦٥ سنة فأكثر	٣,١	٣,٦

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

ومن الجدول السابق رقم (٤) يتضح لنا ما يلى :

(*) بلغ عدد سكان مدينة الزقازيق أقل من ١٥ سنة نحو (٨٢١٤٤) نسمة بنسبة (٣٠,٧ ٪) من جملة سكان المدينة والتى انخفضت عما كانت عليه فى تعداد ١٩٨٦ ، حيث بلغت النسبة (٣٣,٣ ٪) من الإجمالى واستحوذت شياخات قسم أول على نحو (٣٦٥٧٦ نسمة) بنسبة (٤٤,٥ ٪) من إجمالى سكان هذه الفئة ، بينما استحوذت شياخات قسم ثان على (٤٥٥٦٨ نسمة) بنسبة (٥٥,٥ ٪) من إجمالى سكان المدينة لهذه الفئة .

(*) بلغ عدد سكان المدينة للفئة الثانية (من ١٥ سنة لأقل من ٦٥ سنة) نحو (١٧٥٩٠٣) نسمة بنسبة (٦٥,٧ ٪) ، وهنا نجدها ارتفعت عما كانت عليه فى تعداد ١٩٨٦ ، فقد بلغت النسبة (٦٣,٦ ٪) ، استحوذت شياخات قسم أول على (٨٠٦٤٣) نسمة بنسبة (٤٥,٨ ٪) من إجمالى سكان هذه الفئة ، بينما استحوذت شياخات قسم ثان على (٩٥٢٦٠) نسمة بنسبة (٥٤,٢ ٪) من إجمالى سكان المدينة لهذه الفئة .

(*) بلغ عدد سكان المدينة للفئة الثالثة (من ٦٥ سنة فأكثر) نحو (٩٤٢٢) نسمة بنسبة (٣,٦ ٪) حيث ارتفعت عما كانت عليه فى تعداد ١٩٨٦ ، حيث بلغت نسبتها (٣,١ ٪) من إجمالى سكان المدينة . وقد استحوذت شياخات قسم أول على (٤٩٥٤) نسمة بنسبة (٥٢,٦ ٪) من إجمالى سكان هذه الفئة ، بينما استحوذت شياخات قسم ثان على (٤٤٦٨) نسمة بنسبة (٤٧,٤ ٪) .

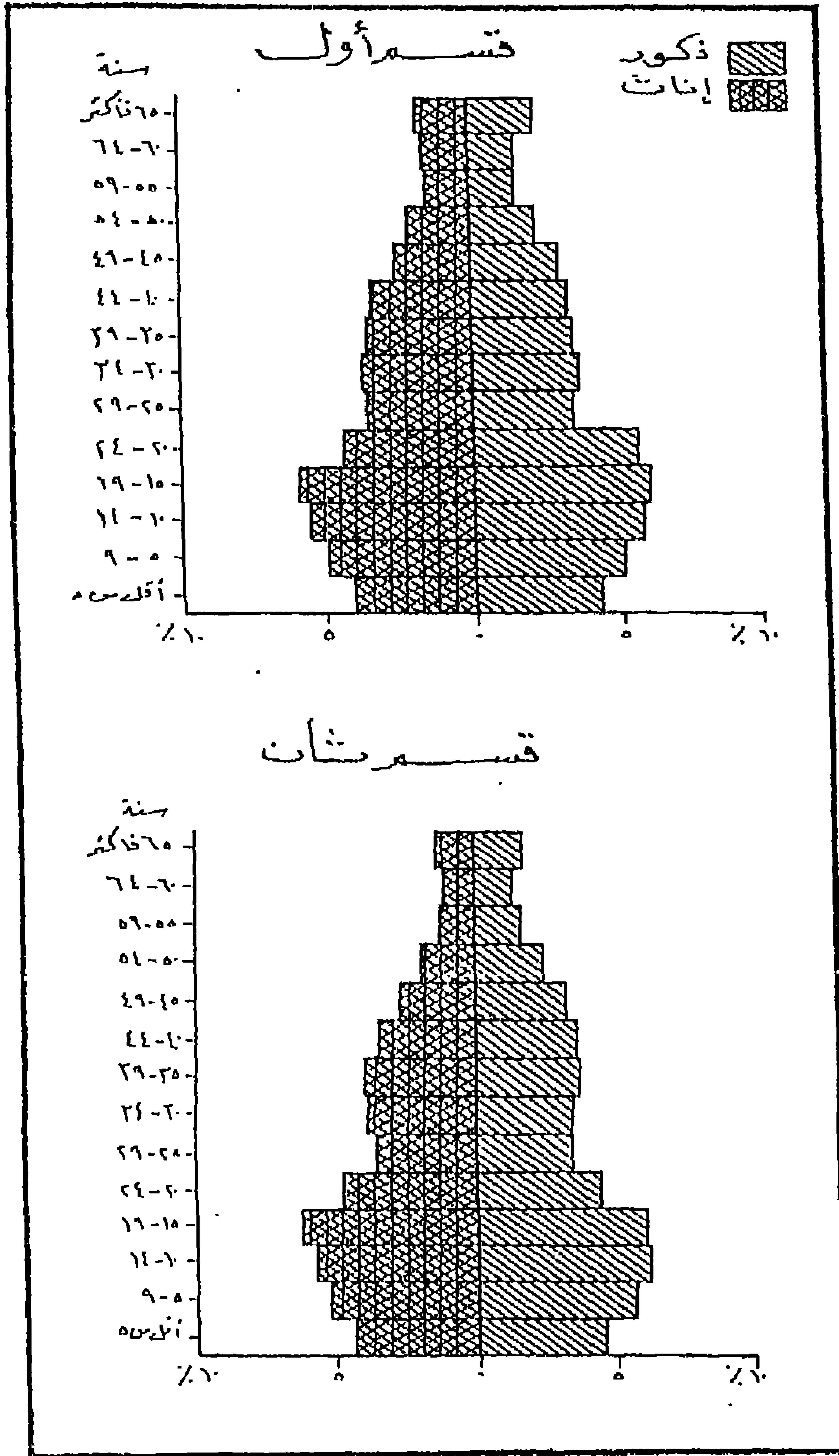
ومن خلال معادلة معدل الإعالة نجده بلغ نحو (٥٢,١ ٪) لسكان المدينة ، كما نجد أن معدل الكهولة بلغ نحو (١١,٥ ٪) .

جدول رقم (٥)

التوزيع النسبى لسكان المدينة طبقاً للنوع لتعدادى ١٩٨٦ و١٩٩٦

التعداد	ذكور (٪)	إناث (٪)	جملة (٪)
١٩٨٦	٥١,٨	٤٨,٢	١٠٠
١٩٩٦	٥٠,٩	٤٩,١	١٠٠

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .



شكل رقم (٩) التركيب العمرى والنوعى لسكان مدينة الزقازيق طبقاً لتعداد ١٩٩٦ م

من خلال الجدول السابق نجد أن نسبة الذكور بلغت نحو (٥١,٨ ٪) حسب تعداد ١٩٨٦ ، وانخفضت إلى (٥٠,٩ ٪) طبقاً لتعداد ١٩٩٦ . أما بالنسبة للإناث فنجدها بلغت (٤٨,٢ ٪) فى تعداد ١٩٨٦ ، وارتفعت إلى (٤٩,١ ٪) فى تعداد ١٩٩٦ ؛ ويرجع ذلك لارتفاع نسبة الوفيات فى الرجال والتى ترجع لضغوط وأعباء الحياة عند الرجال .

٢ - التركيب الاجتماعى :

ويضم هذا التركيب تركيب السكان طبقًا للحالة الزواجية والتعليمية والدين واللغة ، ويقتصر الحديث هنا على الحالة الزواجية والتعليمية لأهميتهما لدى التركيب الاجتماعى لسكان المدينة .

(أ) التركيب طبقًا للحالة الزواجية :

ويُعنى بها تقسيم سكان المدينة إلى متزوجين ومطلقين ولم يتزوجوا أبداً وأرامل . وقد يتأثر السكان فى تركيبهم من حيث الحالة الزواجية بكل من التركيب النوعى والعمرى إلى جانب مؤثرات أخرى أهمها التقاليد الاجتماعية والدين والنظرة إلى الأسرة والدخل .

جدول رقم (٦)

التوزيع النسبى لسكان المدينة طبقًا للحالة الزواجية لتعدادى ١٩٨٦-١٩٩٦

التعداد / الحالة الزواجية	١٩٨٦			١٩٩٦		
	ذكور (٪)	إناث (٪)	جملة (٪)	ذكور (٪)	إناث (٪)	جملة (٪)
لم يتزوج أبداً	٣٨,٩	٢٨,٦	٣٣,٨	٣٤,٣	٢٦,٧	٣٠,٤
عقد قران	١,٠	١,٢	١,١	٠,٥	٠,٥	٠,٥
متزوج	٥٧,٨	٥٧,٨	٥٧,٨	٦٢,٦	٦٠,٢	٦١,٤
مطلق	٠,٥	١,٢	٠,٨	٠,٤	١,١	٠,٨
أرمل	١,٨	١١,٢	٦,٥	٢,٢	١١,٤	٦,٩

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

ومن الجدول السابق رقم (٦) يتضح لنا ما يأتى :

(*) شكل المتزوجون أكثر من نصف السكان الذين هم فى سن الزواج (١٨ سنة للذكور و١٦ سنة للإناث) ، فقد بلغت النسبة نحو (٥٧,٨ ٪) من إجمالى سكان المدينة فى سن الزواج حسب تعداد ١٩٨٦ ، وارتفعت النسبة إلى (٦١,٤ ٪) فى تعداد ١٩٩٦ ، وتفاوتت النسبة بين الذكور والإناث فنجدها بلغت (٦٢,٦ ٪) للذكور و (٦٠,٢ ٪) للإناث ، فى حين تساوت النسبة (٥٧,٨ ٪) للذكور والإناث فى تعداد ١٩٨٦ ؛ ويرجع ذلك لاختلاف ظروف الحياة الاجتماعية والاقتصادية وتفشى ظاهرة تعدد الزوجات بالمدينة وخاصة عند الحرفيين .

(*) ارتفعت نسبة الذين لم يتزوجوا أبداً ونجدها قد شكلت نحو (٣٣,٨ ٪) حسب تعداد ١٩٨٦ ، وتفاوتت النسبة ما بين (٣٨,٩ ٪) للذكور و (٢٨,٦ ٪) للإناث ، أما بالنسبة لتعداد ١٩٩٦ فنجد أن النسبة انخفضت لتصل إلى (٣٠,٤ ٪) من الإجمالى فى سن الزواج وتفاوتت بين (٣٤,٣ ٪) للذكور و (٢٦,٧ ٪) للإناث ، وعلى الرغم من هذا الانخفاض نتيجة للتحسن نوعاً ما فى دخل الأسرة والذى يرجع لهجرة فئة كبيرة من السكان للعمل فى مدينة العاشر من رمضان الصناعية سعياً وراء رفع مستوى المعيشة ، إلا أن النسبة لازالت مرتفعة ؛ ويرجع ذلك لارتفاع تكاليف الزواج والغلاء فى المهور عند الذكور والإناث وارتفاع أجور المساكن ، وقد أدى هذا كله إلى حدوث العديد من المشكلات الاجتماعية ، وخاصة تفشى ظاهرة الزواج العرفى خاصة بين الشباب فى سن المراهقة والزواج ، كما ترجع إلى انخفاض قدرة سوق العمل على استيعاب الخريجيين وهم فى سن الزواج .

(*) وقد بلغت نسبة الذين تم عقد قرانهم ولم يتزوجوا (١,١ ٪) وتراوحت النسبة ما بين (١ ٪ للذكور و١,٢ ٪ للإناث) ، وهذا راجعاً للأسباب سابقة الذكر وانخفضت عن ذلك فوصلت إلى (٠,٥ ٪) ، وهذا يؤكد الإقلاع عن الزواج الشرعى لقلة الدخل وعدم وجود المساكن رغم ارتفاع أجورها .

(*) انخفضت نسبة الأرامل فى تعداد ١٩٨٦ إلى (٦,٥ ٪) ، بينما تراوحت النسبة ما بين (١,٨ ٪) للذكور و (١١,٢ ٪) للإناث ، ويرجع ذلك للعبء المتواصل على الرجال دون النساء وارتفاع متوسطات الأعمار لدى النساء عنها لدى الرجال ، وغالباً ما يلجأ الرجال

للزواج بمعدل أكبر إذا ماتت زوجاتهم ، وعلى العكس من ذلك فى الإناث خاصة إذا كان هناك أطفال . وقد ارتفعت النسبة حسب تعداد ١٩٩٦ لتصل إلى (٦,٩ ٪) وارتفعت أيضاً عند الذكور لتصل إلى (٢,٢ ٪) وعند الإناث لتصل إلى (١١,٤ ٪) .

(*) بلغت نسبة المطلقين نحو (٠,٨ ٪) وتراوحت بين (٠,٥ ٪) للذكور و (١,٢ ٪) للإناث حسب تعداد ١٩٨٦ فى حين أنها ظلت (٠,٨ ٪) فى تعداد ١٩٩٦ ، ولكن تراجعت النسبة عند الذكور (٠,٤ ٪) ونحو (١,١ ٪) عند الإناث ، ويرجع ذلك لانتشار الوعى الدينى لدى المتزوجين ومحاولة الاستقرار ، بالإضافة إلى التحسن نوعاً ما من الناحية الاقتصادية علاوة على البعد الاجتماعى للأسرة .

(ب) التركيب السكانى للمدينة طبقاً للحالة التعليمية :

أصبح التخطيط للتعليم فى الآونة الأخيرة جزءاً لا يتجزأ من اهتمام الدولة لتنمية الموارد البشرية ، من خلال ما تقوم به من وسائل إرشادية وبرامج لمحو الأمية وتعليم الكبار والفصل الواحد للذين تسربوا من التعليم ومشروعات التعليم النموذجى بهدف إعداد كوادر فنية لمواجهة احتياجات المدينة للقضاء على المشكلات الاجتماعية والاقتصادية التى تنجم عن زيادة الأمية .

جدول رقم (٧)

التركيب الاجتماعى لسكان المدينة طبقاً للحالة التعليمية طبقاً لتعداد ١٩٩٦

البيان / الحالة التعليمية	قسم أول			قمس ثانى			الجملة للمدينة		
	ذكور نسمة	إناث نسمة	جملة نسمة	ذكور نسمة	إناث نسمة	جملة نسمة	ذكور نسمة	إناث نسمة	جملة نسمة
أمى	٥٣٥٩	١١٦٢٦	١٧٠١٥	٧٦٧٢	١٢٨١٤	٢٠٤٨٦	١٣٠٣١	٢٤٤٤٠	٣٧٤٧١
يقرأ ويكتب	٨٦٦٠	٨١٢٩	١٦٧٨٩	١٠٦٠٩	٩٢٤٣	١٩٨٥٢	١٩٢٦٩	١٧٣٧٢	٣٦٦٤١
مؤهل دون المتوسط	١١٢٤٢	٩٩٥٨	٢١٢٠٠	١٢٢٧٢	١٠٩١٨	٢٣١٩٠	٢٣٥١٤	٢٠٨٧٦	٤٤٣٩٠
مؤهل متوسط وفوق المتوسط	١٥٩٩٠	١٣٨٦٣	٢٩٨٢٣	١٥٨٤٠	١٦٨٦٨	٣٢٧٠٨	٣١٨٣٠	٣٠٧٣١	٦٢٥٦١
مؤهل جامعى	٩٤٠٧	٥٢٧٤	١٤٦٨١	١٢٨٢٠	٧٨١٤	٢٠٦٣٤	٢٢٢٢٧	١٣٠٨٨	٣٥٣١٥
الإجمالى	٥٠٦٥٨	٤٨٨٥٠	٩٩٥٠٨	٥٩٢١٣	٥٧٦٥٧	١١٦٨٧٠	١٠٩٨٧١	١٠٦٥٠٧	٢١٦٣٧٨

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء تعداد ١٩٩٦ طبقاً للحالة التعليمية .

من الجدول السابق رقم (٧) يتضح لنا ما يأتى :

(*) شكلت نسبة الأمية فى مدينة الزقازيق نحو (١٧,٣ ٪) ، وقد بلغت النسبة لشياخات قسم أول نحو (٤٥,٩ ٪) ، بينما بلغت النسبة لشياخات قسم ثان نحو (٥٤,١ ٪) ، ويرجع ذلك لقصور الخدمات التعليمية فى بعض شياخات قسم ثان . وقد ارتفعت نسبة الأمية لدى الإناث ، حيث بلغت (٦٥,٢ ٪) من إجمالى هذه الفئة ، بينما بلغت النسبة نحو (٣٤,٨ ٪) لدى الذكور ؛ ويرجع ذلك لوجود بعض العادات الاجتماعية المقتبسة من الريف ، وهى تفضيل تعليم الذكور وترك الإناث للعمل بالمنزل .

(*) بلغت نسبة الفئة الثانية (من يقرأ ويكتب) بالمدينة نحو (١٦,٩ ٪) وارتفعت النسبة أيضاً فى الذكور فبلغت نحو (٥٢,٦ ٪) ، فى حين أنها بلغت (٤٧,٤ ٪) للإناث من إجمالى سكان هذه الفئة .

(*) وقد بلغت نسبة سكان المدينة من ذوى المؤهلات دون المتوسطة نحو (٢٠,٥ ٪) ، وتراوحت نسبتها ما بين (٥٣ ٪) للذكور و (٤٧ ٪) للإناث .

(*) شكلت فئة السكان من ذوى المؤهلات المتوسطة وفوق المتوسطة نحو (٢٩ ٪) أى ما يقرب من ثلث سكان المدينة وتكاد تكون النسبة متساوية لدى الذكور والإناث ، حيث بلغت نحو (٥٠,٩ ٪) للذكور و (٤٩,١ ٪) للإناث .

(*) كما بلغت نسبة سكان المدينة من ذوى المؤهلات الجامعية نحو (١٦,٣ ٪) ، وهى أقل من نسبة كل من ذوى المؤهلات دون المتوسطة والمؤهلات المتوسطة وفوق المتوسطة ، بل وأقل من نسبة من يقرأ ويكتب ؛ ويرجع ذلك لارتفاع تكاليف التعليم الجامعى من جهة ، وكساد سوق العمل من جهة أخرى ، وزيادة الأعباء الاقتصادية على السكان مما يساعد على الدفع بالأبناء من الفئتين الثالثة والرابعة للعمل فى المهن الحرفية بالمدينة والعمل بمدينة العاشر من رمضان أملاً فى ارتفاع مستوى المعيشة . وهذا يؤكد خدمة الجامعة لإقليم المدينة أكثر من المدينة ذاتها ، وقد تراوحت النسبة ما بين (٦٢,٩ ٪) للذكور و(٣٧,١ ٪) للإناث .

٣ - تركيب سكان المدينة طبقاً للنشاط الاقتصادى:

ويقصد به توزيع سكان المدينة العاملين على الأنشطة الاقتصادية المختلفة . ومن الجدول التالى رقم (٨) يتضح لنا ما يأتى :

جدول رقم (٨)

التوزيع النسبى للعاملين فى مدينة الزقازيق

حسب النشاط الاقتصادى والنوع طبقاً لتعداد ١٩٩٦ ومقارنة بحضر المحافظة

البيــــان / النشاط الاقتصادى	سكان المدينة			حضر المحافظة		
	ذكور (٪)	إناث (٪)	جملة (٪)	ذكور (٪)	إناث (٪)	جملة (٪)
الزراعة والصيد وقطع الأخشاب	٣,٢	١,٢	٢,٦	١٢,٥	٠,٤	١٢,٩
التعدين واستغلال المحاجر	٠,٤	٠,٢	٠,٣	٠,٢	٠,٠	٠,٣
الصناعات التحويلية	١٤,٠	٦,١	١١,٩	١٤,٨	١,٦	١٦,٤
الكهرباء والغاز والمياه	١,١	٠,٧	١,٠	٠,٨	٠,١	٠,٩
التشييد والبناء	٩,١	٠,٩	٦,٨	٧,٥	٠,٢	٧,٧
التجارة والمطاعم والفنادق	١٨,١	٣,٧	١٤,٣	١١,٦	٠,٧	١٢,٣
النقل والتخزين والمواصلات	٨,٣	١,٧	٦,٦	١,٢	٠,٠	١,٢
التمويل والتأمين والعقارات	٦,٢	٧,١	٦,٥	٥,٣	٠,٢	٥,٥
خدمات المجتمع العامة والشخصية والاجتماعية	٣٨,٢	٧٧,٦	٤٨,٨	٢٦,٤	١٥,٧	٤٢,١
غير مبين	١,٣	٠,٨	١,٢	٠,٧	٠,١	٠,٩
الإجمالى	٧٣	٢٧	١٠٠	٨١	١٩	١٠٠

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(*) شكلت نسبة من يعمل فى قطاع خدمات المجتمع العامة والشخصية والاجتماعية من سكان المدينة نحو (٤٨,٨ ٪) ، وقد ارتفعت النسبة لهذه الفئة عند الإناث فبلغت (٧٧,٦ ٪) ، فى حين أنها بلغت نحو (٣٨,٢ ٪) لدى الذكور من إجمالى سكان هذه الفئة .

(*) وجاءت فئة قطاع التجارة والمطاعم والفنادق فى المركز الثانى فقد بلغت نسبة سكان المدينة الذين يعملون فى هذا القطاع نحو (١٤,٣ ٪) ، وتراوحت النسبة ما بين (١٨,٢ ٪) لدى الذكور ونحو (٣,٧ ٪) لدى الإناث .

(*) وجاءت فئة من يعمل فى قطاع الصناعات التحويلية فى المركز الثالث بنسبة (١١,٩ ٪) وتراوحت النسبة ما بين (١٤ ٪) للذكور و (٦,١ ٪) للإناث ، مما يؤكد قدرة الرجال على العمل فى قطاع الصناعة عن الإناث نظراً لمتطلبات هذا القطاع .

(*) وجاء فى المركز الرابع فئة قطاع التشييد والبناء بنسبة (٦,٨ ٪) ، وارتفعت النسبة لدى الذكور حيث بلغت نحو (٩,١ ٪) ، بينما انخفضت النسبة عند الإناث فبلغت (٠,٩ ٪) ويرجع ذلك لقدرة الرجال على تحمل مشاق هذه المهنة .

(*) وشكل من يعمل فى قطاع النقل والتخزين والمواصلات نسبة بلغت (٦,٦ ٪) وارتفعت أيضاً لدى الذكور فبلغت (٨,٣ ٪) وانخفضت عند الإناث فبلغت (١,٧ ٪) .

(*) وجاء من يعمل فى فئة قطاع التمويل والتأمين والعقارات فى المركز السادس بنسبة (٦,٥ ٪) ، وهنا نجد ارتفاع نسبة الإناث على الذكور ، فقد بلغت نحو (٧,١ ٪) و (٦,٢ ٪) على الترتيب ويرجع ذلك لطبيعة العمل السهلة فى هذا القطاع .

(*) وجاء فى المراكز الأخيرة قطاع الزراعة بنسبة (٢,٦ ٪) وغير مبين (١,٢ ٪) والكهرباء والغاز والمياه (١ ٪) والتعدين واستغلال المحاجر (٠,٣ ٪) ؛ ويرجع ذلك لضيق المساحة الزراعية بالمدينة وقلة المحاجر خاصة وأنها لا توجد إلا على أطراف المدينة .

ومن العرض السابق يتضح أن المدينة مدينة خدمية فى المقام الأول إذا ما قورنت بحضر المحافظة والتى بلغت نسبتها فى هذا القطاع نحو (٤٢,١) وتقدم حضر المحافظة فى فئة الصناعة التحويلية ثم قطاع الزراعة والصيد وقطع الأخشاب ثم التجارة والمطاعم والفنادق ثم التشييد والبناء ثم التمويل والتأمين والعقارات ، وجاءت النسب (١٦,٤ ٪) و(١٢,٩ ٪) و(١٢,٣ ٪) و(٧,٧ ٪) و(٥,٥ ٪) على الترتيب وجاءت القطاعات المتبقية فى المراكز الأخيرة .

الصورة العامة لاستخدام الأراضى بمدينة الزقازيق

يعتمد التركيب الداخلى للمدينة بصفة أساسية على التنظيم المكانى لمناطق استخدامات الأرض المختلفة ، كما أن التخطيط المستقبلى لإعادة تنظيم وتنسيق المدينة لابد وأن يضع فى الحسبان النمط الحالى لاستخدام الأرض داخل المدينة والعوامل التى ساعدت وأثرت فى هذا الاستخدام .

فخريطة استخدام الأرض للمدينة ما هى إلا نتيجة للعلاقة بين الإنسان والأرض ، وما أسفرت عنه هذه العلاقة من أنماط متباينة من استخدام الأرض ، وما هى إلا انعكاس لأهم الوظائف التى تؤديها المدينة لحساب الإنسان .

ومن الجدولين التاليين أرقام (٩) و (١٠) والخريطة رقم (١٠) يمكن أن يتضح لنا أنماط استخدام الأرض بمدينة الزقازيق ، وهى كما يلى :

١ - الاستخدام السكنى :

استأثر الاستخدام السكنى بمدينة الزقازيق المرتبة الأولى من إجمالى فئات الاستخدام بالمدينة حيث بلغت مساحته نحو ٢٥٤٤ فداناً بنسبة ٦٠,٥ ٪ من إجمالى المسطح العمرانى بالمدينة عام ٢٠٠٣ . وهذه النسبة ترتفع كثيراً عن الاستخدام الأمثل للاستخدام السكنى فى المدن بوجه عام ، والذى يتراوح ما بين (٣٠ ٪ و ٤٠ ٪) من المساحة الكلية للمدينة . وقد استحوذت شياخات قسم أول على نحو ٤٦,٣ ٪ ، بينما استحوذت شياخات قسم ثان على ٥٣,٧ ٪ من إجمالى مساحة الاستخدام السكنى بالمدينة ؛ وترجع الزيادة فى شياخات قسم ثان ، وخاصة الإشارة نتيجة لشدة الطلب على المساكن نتيجة للزيادة السكانية ووجود المساحات الفراغ ، علاوة على التوسع على حساب الأراضى الزراعية من ناحية والمركزية الوظيفية للمدينة ، وخاصة فى مجال التعليم الجامعى والخدمات الإدارية من ناحية أخرى .

جدول رقم (٩)

نسب فئات استخدام الأرض بشياخات مدينة الزقازيق عام ٢٠٠٣ م

الشياخات	مساحة	سكنى		تعليمى		إدارى		صناعى		تجارى		ترفيهى		مقابر		أخرى	
	العمرانى/ف	ف	٪	ف	٪	ف	٪	ف	٪	ف	٪	ف	٪	ف	٪	ف	٪
النحال	٥٤٩	٤٣٠	٧٨,٣	٤١	٧,٤	٥	٠,٩	٢٥	٤,٦	٢٥	٤,٦	–	–	٧	١,٣	١٦	٢,٩
الحسينية	٤١٤	٣٣٠	٧٩,٧	١٨	٤,٤	١	٠,٢	٢	٠,٥	٢	٠,٥	١	٠,٢	٣	٠,٧	٥٧	١٣,٨
منشأة أباظة	٣٥٢	٢٤٣	٦٩,٠	١٤	٣,٩	١	٠,٣	٣٢	٩,١	١	٠,٣	٣	٠,٩	–	–	٥٨	١٦,٥
الحريرى	١٧٥	٦٥	٢٧,١	٤٧	٢٦,٠	١	٠,٦	٢٢	١٢,٦	٣	١,٧	–	–	١	٠,٦	٣٦	٢٠,٦
النظام	١١٧	٦٣	٥٣,٨	٤	٣,٤	٢	١,٧	٣	٢,٦	١٤	١٢,٠	٤	٣,٤	–	–	٢٧	٢٣,١
المنتزة	٩٤	٤٢	٤٤,٧	٧	٧,٤	٣	٣,٢	١	١,١	٣٠	٣١,٥	٤	٤,٣	–	–	٧	٧,٤
معروض	١٢	٤	٣٣,٣	–	–	–	–	–	–	١	٨,٣	–	–	–	–	٧	٥٨,٤
قسم أول	١٧١٣	١١٧٧	٦٨,٧	١٣١	٧,٦	١٣	٠,٨	٨٥	٥	٧٦	٤,٤	١٢	٠,٧	١١	٠,٧	٢٠٨	١٢,١
الإشارة	١١٨٦	٥٥٤	٤٦,٧	١٩٥	١٦,٤	٢٣	٢,٨	١٣	١,١	٤٠	٣,٤	٣٢	٢,٧	٢١	١,٨	٢٩٨	٢٥,١
كفر عبد العزيز	٥٢١	٣٣٥	٦٤,٣	٤٤	٨,٥	٥	١,٠	١٩	٣,٦	٢٢	٤,٢	–	–	–	–	٩٦	١٨,٤
الصيادين	٤١٨	٢٧٩	٦٦,٧	٢٤	٥,٧	٢	٠,٥	١٠	٢,٤	١٧	٤,١	١٠	٢,٤	–	–	٧٦	١٨,٢
الزقازيق البحرى	١٦٧	٩٣	٥٥,٧	٥	٣,٠	٢	١,٢	١٠	٦,٠	٢٥	١٥,٠	٩	٥,٤	–	–	٢٣	١٣,٨
يوسف بك	٨٣	٣٧	٤٤,٦	١٧	٢٠,٥	١	١,٢	٧	٨,٤	١	١,٢	١	١,٢	–	–	١٩	٢٢,٩
حسن صالح	٥٠	٣٢	٦٤,٠	–	–	–	–	١	٢,٠	١	٢,٠	١	٢,٠	–	–	١٥	٣٠,٠
الزقازيق القبلى	٢٤	١٢	٥٠,٠	١	٤,٢	–	–	٢	٨,٣	٢	٨,٣	–	–	–	–	٧	٢٩,٢
الحكماء	٢٣	١١	٤٧,٨	٢	٨,٧	٢	٨,٧	١	٤,٣	٢	٨,٧	–	–	–	–	٥	٢١,٨
كفر الجامع	٢٢	١٤	٦٣,٦	١	٤,٥	–	–	١	٤,٥	١	٤,٥	١	٤,٥	–	–	٤	١٨,٢
قسم ثان	٢٤٩٤	١٣٦٧	٥٤,٨	٢٨٩	١١,٦	٤٥	١,٨	٦٤	٢,٦	١١١	٤,٤	٥٤	٢,٢	٢١	٠,٨	٥٤٣	٢١,٨
إجمالى المدينة	٤٢٠٧	٢٥٤٤	٦٠,٥	٤٢٠	١٠,٠	٥٨	١,٤	١٤٩	٣,٥	١٨٧	٤,٤	٦٦	١,٦	٣٢	٠,٨	٧٥١	١٧,٨

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات المساحة ومجلس المدينة والقياسات الميدانية لعام ٢٠٠٣

جدول رقم (١٠)

التوزيع النسبى لفئات استخدام الأرض على شياخات المدينة عام ٢٠٠٣ م

الشياخات	مساحة المسطح العمرانى/ف	سكنى ٪	تعليمى ٪	إدارى ٪	صناعى ٪	تجارى ٪	ترفيهى ٪	مدافن ٪	أخرى ٪
الحسال	٥٤٩	١٦,٩	٩,٨	٨,٦	١٦,٨	١٣,٤	–	٢١,٩	٢,١
الحسينية	٤١٤	١٣,٠	٤,٣	١,٧	١,٣	١,١	١,٥	٩,٤	٧,٧
منشأة أباظة	٣٥٢	٩,٥	٣,٣	١,٧	٢١,٥	٠,٥	٤,٥	–	٧,٧
الحريرى	١٧٥	٢,٦	١١,٢	١,٧	١٤,٨	١,٦	–	٣,١	٤,٨
النظام	١١٧	٢,٥	٠,٩	٣,٥	٢,٠	٧,٥	٦,١	–	٣,٦
المنتزة	٩٤	١,٦	١,٧	٥,٢	٠,٧	١٦,٠	٦,١	–	٠,٩
معوض	١٢	٠,٢	–	–	–	٠,٥	–	–	٠,٩
قسم أول	١٧١٣	١٦,٣	٣١,٢	٢٢,٤	٥٧,١	٤٠,٦	١٨,٢	٣٤,٤	٢٧,٧
الإشارة	١١٨٦	٢١,٨	٤٦,٤	٥٦,٨	٨,٧	٢١,٤	٤٨,٥	٦٥,٦	٣٩,٧
كفر عبد العزيز	٥٢١	١٣,٢	١٠,٥	٨,٦	١٢,٧	١١,٨	–	–	١٢,٨
الصيادين	٤١٨	١٠,٩	٥,٧	٣,٥	٦,٧	٩,١	١٥,٢	–	١٠,١
الزقازيق البحرى	١٦٧	٣,٦	١,٢	٣,٥	٦,٧	١٣,٤	١٣,٦	–	٣,١
يوسف بك	٨٣	١,٤	٤,١	١,٧	٤,٧	٠,٥	١,٥	–	٢,٥
حسن صالح	٥٠	١,٣	–	–	٠,٧	٠,٥	١,٥	–	٢,٠
الزقازيق القبلى	٢٤	٠,٥	٠,٢	–	١,٣	١,١	–	–	٠,٩
الحكماء	٢٣	٠,٤	٠,٥	٣,٥	٠,٧	١,١	–	–	٠,٧
كفر الجامع	٢٢	٠,٦	٠,٢	–	٠,٧	٠,٥	١,٥	–	٠,٥
قسم ثان	٢٤٩٤	٥٣,٧	٦٨,٨	٧٧,٦	٤٢,٩	٥٩,٤	٨١,٨	٦٥,٦	٧٢,٣
إجمالى المدينة	٤٢٠٧	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠	٪ ١٠٠

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات المساحة ومجلس المدينة وقياسات الميدانية لعام ٢٠٠٣ م .

وتتوزع مساحة الاستخدام السكنى على شياخات المدينة بنسب متفاوتة بلغت أقصاها فى شياخة الإشارة والتى استأثرت بنسبة ٢١,٨ ٪ ، وتلتها شياخة النحال بنسبة ١٦,٩ ٪ ، ثم شياخة كفر عبد العزيز بنسبة ١٣,٢ ٪ ، والحسينية بنسبة ١٣ ٪ ، والصيادين بنسبة ١٠,٩ ٪ ، وأخيراً شياخة منشأة أباظة بنسب ٩,٥ ٪ . ويعنى ذلك أن نحو ٨٥,٣٪ من الاستخدام السكنى بالمدينة تتركز فى الشياخات الستة السابقة الذكر ؛ ويرجع ذلك لاتساع مساحة المسطح العمرانى بها ، حيث بلغ إجمالى نسبة المسطح العمرانى لهذه الشياخات نحو ٨١,٨٪ من إجمالى المسطح العمرانى بالمدينة ، أما باقى الشياخات فقد بلغت نسبة الاستخدام السكنى بها ١٤,٧ ٪ من إجمالى الاستخدام السكنى ، حيث بلغت أدناها (٠,٢ ٪) فى شياخة معوض ، ويرجع ذلك لصغر المساحة .

أما على مستوى شياخات المدينة فتبلغ نسبة الاستخدام السكنى أقصاها فى شياخة الحسينية ، فقد بلغت (٧٩,٧) من مساحة الشياخة ، وبدأت النسبة فى التراجع حتى بلغت أدناها (٣٣,٣٪) فى شياخة معوض ، ويرجع ذلك لارتفاع نسب الاستخدامات الأخرى ، وخاصة المنافع العامة ، حيث الطرق ومخازن وورش السكة الحديد بالمدينة .

وتتركز مناطق الاستخدام السكنى الجيد فى شياخات منشأة أباظة ومعوض والحسينية والمنتزة والحريرى وحسن صالح والنحال «تقسيم الحناوى» وجزء كبير من شياخة الإشارة وخاصة مناطق النمو العمرانى الحديث ، بينما تتركز مناطق الاستخدام السكنى الردئ فى مناطق العمران القديم بشياخات كفر عبد العزيز والنحال والصيادين ويوسف بك ، بالإضافة إلى مناطق النواة القديمة بشياخات الحكماء وكفر الجامع وكفر الزقازيق القبلى وكفر الزقازيق البحرى .

٢ - الاستخدام التعليمى :

جاء الاستخدام التعليمى فى المرتبة الثانية من أنماط استخدام الأرض بالمدينة ، فقد بلغت مساحته نحو ٤٢٠ فداناً بنسبة (١٠ ٪) من إجمالى مساحة المدينة . واستحوذت شياخات قسم ثان على نسبة (٦٨,٨ ٪) ؛ ويرجع ذلك لاتساع مساحة المنشآت التعليمية كمدارس اللغات الخاصة والمدارس الحكومية بمراحلها المختلفة علاوة على المعهد الفني التجارى ، وجامعة الزقازيق التى جعلت هذا الاستخدام من الوظائف الرئيسية التى تؤديها المدينة ليس فقط لطلاب محافظة الشرقية بل لعدد كبير من طلاب المحافظات الأخرى .

شكل رقم (١٠) خريطة استخدام الأرض لمدينة الزقازيق عام ٢٠٠٣ .

ويتركز ما يقرب من نصف مساحة الاستخدام التعليمى بالمدينة بشياخة الإشارة حيث بلغت نسبتها نحو (٤٦,٤ ٪) ؛ ويرجع ذلك لاتساع مساحة المنشآت التعليمية بهذه الشياخة ، حيث تضم أغلب كليات جامعة الزقازيق ، وعدد لا بأس به من المدارس الخاصة والحكومية بالمراحل المختلفة ، وجاءت شياخة الحريرى بنسبة (١١,٢ ٪) حيث توجد كليات الزراعة ، والطب البيطرى والمدرسة الثانوية الزراعية ومزرعتها ، وجاءت شياخة كفر عبد العزيز فى المركز الثالث بنسبة (١٠,٥ ٪) حيث يوجد مبنى الامتحانات ومعهد حضارات الشرق الأدنى ومعهد الدراسات الآسيوية ومبنى كلية الحقوق ، بالإضافة إلى المدارس الحكومية الأخرى بمراحلها المختلفة ، ثم جاءت شياخة النحال فى المركز الرابع بنسبة (٩,٨ ٪) ؛ ويرجع ذلك لوجود النواة الأولى لكلية التربية والتى حل محلها مدرسة ببوسطة للغات وكذلك مبنى كلية الآداب القديم بالإضافة إلى المدارس الأخرى دون التعليم الجامعى ، ويتضح من ذلك أن أكثر من $\frac{3}{4}$ مساحة الاستخدام التعليمى فى الشياخات سالفة الذكر ، فقد شكلت معًا نحو (٧٦,٩ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام التعليمى بالمدينة ، وشكلت باقى الشياخات نحو (٢٣,١ ٪) حيث بلغت أدناها فى كفر الزقازيق القبلى وكفر الجامع (٠,٢ ٪) لكل منهما ، بينما تكاد تنعدم الخدمات التعليمية فى شياختى معوض وحسن صالح .

٣- الاستخدام التجارى:

جاء فى المرتبة الثالثة بنسبة (٤,٤ ٪) ، استأثرت شياخات قسم ثان على (٥٩,٤ ٪) بينما استأثرت شياخات قسم أول على نسبة (٤٠,٦ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام التجارى ، ومن خلال ذلك يتضح مدى أهمية الوظيفة التجارية للمدينة ، والتى لا تقتصر على خدمة سكان المدينة فحسب ، بل تمتد إلى خدمة سكان الإقليم الذى يمتد إليه نفوذها . وجاءت شياخة الإشارة فى المركز الأول بنسبة (٢١,٤ ٪) ثم شياخة المنتزة بنسبة ١٦ ٪ ، وتساوت شياختى النحال وكفر الزقازيق البحرى ، حيث بلغت نسبة كل منهما ١٣,٤ ٪ ، وجاءت شياخة كفر عبد العزيز بنسبة (١١,٨ ٪) ، والصيادين بنسبة (٩,١ ٪) ، والنظام بنسبة (٧,٥ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام التجارى بالمدينة . ويتضح من خلال ذلك أن الاستخدام التجارى بمدينة الزقازيق تركز فى الشياخات سالفة الذكر ، والتى شكلت جميعًا نحو (٩٢,٦ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام التجارى ؛ ويرجع ذلك لوجود الأحياء التجارية والشوارع التجارية الهامة بها مثل شارع ٢٣ يوليو (البوستة) وشارع الجلاء وشارع الحريرى (مولد النبى) وشارع نور الدين (المكاتب) وشارع ترعة

القنايات والقومية وشارع المحافظة وشارع الساحة وشارع الزراعة وشارع مصطفى كامل ، ويمكن تقسيم مناطق الاستخدام التجارى بالمدينة إلى :

(أ) منطقة الأعمال المركزية والتى تتركز فى قلب المدينة ، حيث توجد تجارة التجزئة .

(ب) وجود أشرطة تجارية موازية للقلب التجارى أو تتعامد عليه ، وتتفرع منه مثل شارع الجيش وشارع بورسعيد وشارع المنتزة وشارع الفراخة والنقراشى والحدادين .

(جـ) أشرطة تجارية لا تتفرع من القلب التجارى وتعتبر مناطق خدمية محلية لتجارة التجزئة فى الشياخات الواقعة بها ، مثل شارع مصطفى كامل بشياخة النحال وشارع عبد العزيز على بالإشارة وشارع جمال عبد الناصر بالحكماء .

(د) مناطق تجارية تقع بعيداً عن القلب التجارى للمدينة مثل سوق تجارة الجملة للخضار والفاكهة بالنحال وسوق الماشية بالحسينية .

(هـ) محلات البقالة التى تتناثر بين مناطق الاستخدام السكنى والتى تتخصص فى تجارة المتطلبات اليومية للسكان من منتجات غذائية وغيرها .

كما يمكن تقسيم الشوارع التجارية بالمدينة طبقاً لدرجة تخصصها إلى ما يلى :

(*) شوارع تختلط فيها تجارة أنواع متعددة من السلع والبضائع ، بالإضافة إلى تركز مكاتب الأعمال والمهن الحرة والبنوك وشركات التأمين ومكاتب التوكيلات التجارية وينطبق ذلك بصفة خاصة على منطقة قلب المدينة .

(*) شوارع تتخصص فى تجارة سلعة معينة كشارع نور الدين (المكاتب) وتتركز فيه المكتبات بالمدينة ويتخصص فى بيع الكتب والأدوات الكتابية ، وشارع الصاغة المتخصص فى تجارة الحلى والمجوهرات ، علاوة على بعض الشوارع المتخصصة فى تجارة الفاكهة والخضار بشياخات النحال والإشارة والصيادين والحريرى وكفر الزقازيق البحرى ومنشأة أباظة والحسينية . بالإضافة إلى تركز بعض المكتبات ومكاتب التصوير ومراكز الكمبيوتر فى القومية والشوارع المحيطة بالجامعة . وتشهد منطقة الأعمال المركزية التجارية حركة مد وجزر بشرى يومياً بين ساعات الليل والنهار ، وتختلف فى

درجة الازدحام بالسكان فى مواسم معينة كفترة دخول المدارس والأعياد وغيرها من المناسبات التى يزداد فيها حركة البيع والشراء ، مما يؤدى إلى ارتفاع كثافة المرور بالسيارات والمشاة .

٤ - الاستخدام الصناعى :

يشغل الاستخدام الصناعى بالمدينة مساحة بلغت نحو (١٤٩) فداناً شكلت نحو (٣,٥ ٪) من إجمالى مساحة المدينة ، استأثرت شياخات قسم أول على نحو (٥٧,١ ٪) وشياخات قسم ثان على (٤٢,٩ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام الصناعى .

وجاءت منشأة أباظة فى مقدمة الشياخات بنسبة (٢١,٥ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام الصناعى ومرد ذلك وجود مضارب ومطاحن الشرقية وشركة الشرقية للغزل والنسيج ، بالإضافة إلى الورش والصناعات الحرفية الصغيرة ، ثم جاءت شياخة النحال بنسبة (١٦,٨ ٪) حيث يوجد بها محلج للقطن وحى المدينة الصناعية وشارع الحدادين بميدان أبو خليل وصناعة الفخار ، بالإضافة إلى ورش الصناعات الحرفية . وجاءت شياخة الحريرى بنسبة (١٤,٨ ٪) حيث يوجد بها منطقة صناعية ومصنع للأعلاف . واستحوذت شياخة كفر عبد العزيز على نسبة بلغت (١٢,٧ ٪) حيث يوجد بها بعض المنشآت الحرفية والورش خاصة بمناطق الامتداد العمرانى الحديث وامتداد شارع وادى النيل ، ثم جاءت شياخة الإشارة بنسبة (٨,٧ ٪) حيث مصنع الزقازيق للزيوت والصابون ومحلج للقطن ومطحن للحبوب وبعض الصناعات الصغيرة . وتساوت كل من الصيادين وكفر الزقازيق البحرى بنسبة (٦,٧ ٪) لكل منها ، حيث توجد الورش الخاصة بتصليح السيارات بالامتداد العمرانى الحديث بكفر الزقازيق على امتداد بحر مويس كما توجد الورش والصناعات النمطية بالصيادين .

وقد ساهمت الشياخات سالفة الذكر جميعًا بنحو (٨٧,٩ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام الصناعى ، أما باقى الشياخات فساهمت بنسبة (١٢,١ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام الصناعى وأغلب الاستخدام ورش تصليح سيارات ومصانع صغيرة للملابس الجاهزة وبعض ورش النجارة وصناعة الأثاث .

٥ - الاستخدام الترفيهى :

شكلت مساحة الاستخدام الترفيهى بالمدينة نسبة بلغت (١,٦ ٪) من إجمالى مساحة المدينة ، واستأثرت شياخـــات قســم ثان على (٨١,٨ ٪) ، بينما استأثرت شياخات قسم أول على (١٨,٢ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام الترفيهى بالمدينة .

جاءت شياخة الإشارة فى مقدمة الشياخات بنسبة (٤٨,٥ ٪) ويرجع ارتفاع النسبة بها لتعدد مناطق الترفيه بها فيوجد بها استاد الجامعة ونادى الشرقية الرياضى وقصر الثقافة وحديقة الحيوانات والنادى الزراعى ونادى المعلمين والنادى الاجتماعى ونادى أعضاء هيئة التدريس بالجامعة ونادى الضباط ، بالإضافة إلى قاعات الأفراح والحفلات كقاعة نادى العمال وقاعة نادى المهندسين وقاعة النادى الاجتماعى وقاعة نادى الضباط وقاعة نادى الشرقية وقاعة البارون ، بالإضافة إلى كورنيش بحر مويس ونادى الشبان المسلمين . وجاءت شياخة الصيادين فى المرتبة الثانية بنسبة (١٥,٢ ٪) حيث يوجد نادى الصيادين الرياضى ، وبعض الكافتريات والمقاهى التى تنتشر حول موقف قناطر التسع وكلية التربية النوعية . فى حين شكلت شياخة كفر الزقازيق البحرى المركز الثلث بنسبة (١٣,٦ ٪) ، حيث يوجد بها الساحة الشعبية بملاعبها وتعدد المقاهى التى يقضى عليها معظم العمال والحرفيين أوقات فراغهم . وتساوت شياختى المنتزة والنظام وجاء كل منها بنسبة (٦,١ ٪) حيث توجد حديقة الطفل وحديقة ترفيه وبعض المنتزهات الصغيرة حول الميادين كما هو الحال أمام مجلس المدينة وعلى ضفاف بحر مويس وميدان التحرير وميدان عرابى ، بالإضافة إلى المقاهى والكافتريات ، وقد بلغت النسبة (٤,٥ ٪) فى شياخة منشأة أباظة حيث توجد الأندية الاجتماعية مثل نادى الربيع ونادى عرابى وقاعات الأفراح الخاصة بكل منها وقاعة أفراح بسام وامتداد بحر مويس .

ويتضح مما سبق أن ما يقرب من (٩٤ ٪) من مساحة الاستخدام الترفيهى تركزت فى الشياخات سابقة الذكر وإن كانت شياخة الإشارة انفردت وحدها بما يقرب من نصف مساحة الاستخدام الترفيهى بالمدينة . وانخفضت النسبة لتصل إلى (١,٥ ٪) فى شياخات الحسينية ويوسف بك وحسن صالح والجامع ، أما باقى الشياخات فتكاد تنعدم فيها الوسائل الترفيهية باستثناء بعض المقاهى التى يقضى فيها العمال وأرباب الحرف أوقات فراغهم . وإن كان هناك صالة للألعاب بمنطقة التجنيد ومحاولة عمل متحف للآثار بمنطقة تل بسطة .

٦ - الاستخدام الإدارى :

انعكست الوظيفة الإدارية للمدينة من حيث كونها مركزاً للخدمات الإدارية بمختلف أنواعها على مساحة الاستخدام الإدارى بالمدينة والذى بلغ نسبته نحو (١,٤ ٪) من المساحة الكلية للمدينة ، استأثرت شياخات قسم ثان على (٧٧,٦ ٪) ، بينما استأثرت شياخات قسم أول على (٢٢,٤ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدام الإدارى بالمدينة .

واستأثرت شياخة الإشارة وحدها بأكثر من نصف مساحة الاستخدام الإدارى ، حيث جاءت فى المركز الأول بنسبة (٥٦,٨ ٪) ؛ ويرجع ذلك لتعدد المبانى الإدارية بها ، حيث يوجد بها ديوان عام المحافظة ، ومبنى مجمع المصالح الحكومية وتفتيش الرى والصرف ومبنى مباحث أمن الدولة ومديرية الإصلاح الزراعى ، ومديرية الزراعة ومديريات المساحة والشباب والرياضة والمحاجر والمجلس الشعبى المحلى وإدارة الجامعة ومديرية الطرق والكبارى وإدارة الطرق الإقليمية ، وقسم ثان والنجدة ووحدة مرور المدينة ونقابة المعلمين ونقابة التجاريين ونقابة المحامين ونقابة المهندسين . وجاءت شياختى النحال وكفر عبد العزيز بنسبة (٨,٦ ٪) لكل منها حيث توجد منطقة تجنيد الزقازيق ومطبعة الجامعة ومصلحة الأحوال المدنية . أما المنتزة فبلغت نسبتها (٥,٢) حيث يوجد بها مديرية أمن الشرقية ومجلس مدينة الزقازيق ومديرية الضرائب ومديرية التعاون الزراعى . وانخفضت النسبة لشياخات النظام والصيادين وكفر الزقازيق البحرى والحكماء لتصل إلى (٣,٥ ٪) ثم (١,٧ ٪) لكل من الحسينية ومنشأة أباظة والحريرى ويوسف بك وانعدمت النسبة فى شياخات معوض وحسن صالح وكفر الجامع وكفر الزقازيق القبلى .

٧ - المقابر والمدافن :

تشغل المقابر والمدافن بمدينة الزقازيق نسبة بلغت (٠,٨ ٪) من مساحة المدينة ، واستأثرت شياخة الإشارة وحدها بنسبة (٦٥,٦ ٪) ، بينما جاءت شياخات النحال والحسينية والحريرى بنسبة (٣٤,٤ ٪) حيث توجد مدافن المسلمين والمسيحيين .

٨ - الاستخدامات الأخرى :

وبلغت نسبتها نحو (١٧,٨ ٪) من إجمالى مساحة المدينة واستأثرت شياخات قسم ثان على (٧٢,٣ ٪) ، بينما استأثرت شياخات قسم أول على نسبة (٢٧,٧ ٪) من إجمالى مساحة الاستخدامات الأخرى . وتتمثل هذه الاستخدامات فى الاستخدام الصحى ، حيث توجد مستشفيات جامعة الزقازيق ومستشفى الزقازيق العام ومستشفى المبرة ومستشفى الأحرار ومستشفى الصدر والحميات ومستشفى الرمد ، بالإضافة إلى المستشفيات الخاصة والتى تمثلت فى العبور وجاويش والتيسير ودلتا عبد اللطيف ومركز العيون ومركز القلب وسعد سليمان وحمدى السيد والجمهورية والمنتزة ، بالإضافة إلى العيادات المتخصصة وعيادات النهضة بالجمعيات الخيرية والصيدليات التى تخدم سكان المدينة وامتداد نفوذها .

كما تتمثل فى المنافع العامة ، ويشمل هذا النوع من الاستخدام محطات المياه والصرف والسنترالات ومكاتب البريد والمساجد والكنائس ، علاوة على المساحات التى تشغلها الطرق البرية والسكك الحديدية والمسطحات المائية . أما الاستخدام الزراعى فيتمثل فى شياخات كفر الزقازيق البحرى وكفر عبد العزيز والصيادين والإشارة ويوسف بك ، ويتم زراعتها بمحاصيل الخضر والمحاصيل التقليدية والتى يتم تصريفها داخل المدينة ... وبذلك تكون قد اكتملت الصورة العامة لفئات استخدام الأرض بالمدينة .

المشكلات الحضارية والتخطيط للمستقبل

أولاً - أهم المشكلات الحضارية :

١ – ساعدت معدلات النمو السكانى المرتفعة فى المدينة على الامتداد العمرانى على محاوره المختلفة وعشوائيته وسوء تخطيطه ، مما نتج عنه اندماج بعض القرى والكفور المجاورة للمسطح العمرانى للمدينة ، وأصبحت تشكل عبئًا جديداً على خدمات المدينة ، فضلاً عن أنها تمثل عائقًا لإنسيابية حركة المرور بين أجزاء المدينة ، كما هو الحال بتلاحم قريتى بنايوس وشيبة بشياخة الإشارة ، وتلاحم قرية كفر الحصر بشياخة الصيادين ، وتلاحم قريتى الغار وشوبك بسطة بشياخة النحال ، وتلاحم قرية العصلوجى بشياختى الحسينية والنحال ، وتلاحم قرية هرية رزنة بشياختى كفر عبد العزيز ويوسف بك ، وتلاحم كفر أبو حسين بشياخة الحسينية .

٢ – اختراق خطوط السكك الحديدية للمدينة أدى إلى شطر المدينة علاوة على ما تحدثه من اهتزازات للمبانى وضوضاء داخل المدينة والتلوث الناتج عن مادة الاحتراق الداخلى للقطارات .

٣ – أدى النمو العمرانى غير المخطط إلى افتقار المدينة إلى الميادين الواسعة خاصة فى المناطق المزدحمة بالسكان وتداخل استخدامات الأراضى المختلفة بها ، فضلاً عن سوء استخدام الميادين القديمة ببناء المحلات التجارية والأكشاك فيها ، ولم يبقَ منها سوى الشوارع فقط كما هو الحال بميدان المنتزة وميدان أبو خليل .

٤ – وجود بعض المناطق بالشياخات تتطلب الإزالة وإعادة بنائها وهى فى الغالب تمثل المبانى الرديئة بالمدينة بشياخات معوض والحريرى وكفر عبد العزيز وكفر الزقازيق القبلى والحسينية والصيادين والإشارة .

٥ – تداخل الاستخدامات مما يضر بعضها البعض فعلى سبيل المثال نجد المقابر والأسواق والورش مختلطة بالمناطق السكنية كما هو الحال بمنطقة المبرز بشياخة النحال ، مما يؤدى إلى الضوضاء وزيادة حجم المرور وما لهما من آثار سلبية على السكان .

٦ – سوء توزيع الخدمات وخاصة الخدمات التعليمية ، فهناك على سبيل المثال شياخات محرومة من مدارس المرحلة الأساسية (الابتدائى والإعدادى) ، وهى كفر الزقازيق البحرى وكفر الزقازيق القبلى وكفر الجامع ومعوض ، فضلاً عن وجود بعض الشياخات التى تضم قدراً من مدارس هذه المرحلة لا يتوازن مع نسب سكانها ، كما هو الحال بشياختى حسن صالح والصيادين ، وقد ينعكس ذلك على معاناة الطلاب فى رحلتى الذهاب والإياب للمدارس الموجودة بالشياخات الأخرى بالمدينة ، بالإضافة إلى زيادة حجم المرور على الطرق المجاورة لمناطق تركز هذه المدارس .

٧ – سوء اختيار مواقع استخدامات الأراضى يؤثر تأثيراً بالغًا على توجيه العمران بالمدينة ، ومثال ذلك إنشاء الجامعة فى منطقتين : الأولى فى شرقى المدينة ، حيث توجد كليات الزراعة والطب البيطرى ومبنى الامتحانات ومبنى كلية الحقوق الجديد ومعهد الدراسات الآسيوية ومعهد حضارات الشرق الأدنى ، ومطبعة الجامعة وجراجها ، والثانية بشمال غربى المدينة مما ساعد على زيادة النمو العمرانى فى شياخات كفر عبد العزيز والنحال والحريرى والإشارة بطريقة عشوائية ، الأمر الذى سيؤدى إلى قصور الخدمات وخاصة الطرق .

٨ – وجود بعض الاستخدامات الصناعية داخل العمران والكتلة السكنية ، وهذا يساعد على تلوث البيئة الهوائى والمائى كما هو الحال بمصنع الزيوت النباتية والأعلاف .

٩ – تركز معظم الخدمات الصحية فى شياخات الإشارة والحكماء والمنتزة والنظام ، بينما تعانى باقى الشياخات من نقصها .

١٠ – تركز استخدام الأرض الترفيهى فى شياخات الإشارة والصيادين وكفر الزقازيق البحرى ومنشأة أباظة والنحال والمنتزة ، بينما تعانى باقى الشياخات من قصور هذا النوع من الاستخدام .

١١ – معاناة سكان المدينة من عدم كفاية وكفاءة المرافق العامة ، لاسيما فى شبكات المياه والكهرباء والصرف الصحى ، وخاصة فى أطراف المدينة .

١٢ – أدى وجود الورش الصناعية بجوار الخدمات التعليمية إلى حدوث ضوضاء وإزعاج للطلاب ، فضلاً عن تشويه المدينة من الناحية الجمالية كما هو الحال بشياخة الحريرى ووجود المدارس وكلية الزراعة بجوار المنطقة الصناعية ومصنع العلف ، ومجاورة الجامعة لمصنع الزيوت والصابون ... إلخ .

١٣ – انعدام الشكل الجمالى لبعض الشوارع لوجود بعض السويقات اليومية كسويقة الطيور بجوار مديرية الأمن وسويقة شارع رمضان بكفر الزقازيق البحرى وسويقات الإشارة والنحال ومنشأة أباظة المتعددة .

١٤ – ازدحام تجار الفاكهة على الكبارى وعلى ضفاف بحر مويس وفروعه مما يعوق حركة المارة والمرور داخل المدينة ، وخاصة كبرى قناطر التسعة .

١٥ – تعانى شبكة الطرق الداخلية بالمدينة فى معظم المناطق من سوء حالتها ، وخاصة الرصف والإنارة وضيق الشوارع والافتقار إلى الإشارات المرورية والعلامات الإرشادية مما يؤدى إلى تعثر الحركة وخاصة فى أوقات الذروة .

١٦ – شغل معظم الأرصفة فى الشوارع بتجار الفاكهة والمقاهى والأكشاك مما يدفع المشاة إلى السير فى الشوارع ، وبالتالى لم يتحقق مبدأ تأمين المشاة ويؤدى إلى حدوث الحوادث وتعطيل حركة المرور .

١٧ – قلة أماكن انتظار السيارات وخاصة فى الشوارع المؤدية إلى أماكن الخدمات التجارية بمنطقة وسط المدينة ، مما يساعد على ازدحامها خاصة فى مواسم الأعياد ودخول المدارس ويوقع أصحاب السيارات فى المخالفات .

١٨ – قلة أعداد الحافلات التى تقوم بالخدمة داخل المدينة نتيجة لتوجيه خدمتها نحو الحركة الخارجية لربط المدينة بالقرى والمراكز العمرانية المجاورة ، علاوة على تعدد المشكلات الخاصة بسيارات السرفيس التى لا تلتزم بخطوط السير والوقوف المتكرر فى مناطق ليس بها محطات ، فضلاً عن عدم صيانتها وعدم الالتزام بالحمولة مما يعرض الركاب لحوادث السرقات والأمراض ... إلخ .

١٩ – نقط العبور على شريط السكة الحديد ليست آمنة ، بالإضافة إلى تعطيل حركة المرور خاصة إذا صادف ذلك مرور قطار للبضاعة كما هو الحال بنقطتى العبور فى الوصلة ما بين كوبرى الجامعة وطريق مصر الزراعى .

وهذه بعض من المشكلات التى تمر بها مدينة الزقازيق ، وفيما يلى سوف يتم عرض لبعض الحلول والتخطيط لمستقبل المدينة .

ثانياً - أهم الاقتراحات والتخطيط للمستقبل :

١ – العمل على وضع خطة شاملة للمدينة للوصول بها إلى أرقى نواحى الجمال ، خاصة وأنها مدينة خدمية وتمتاز بموقع جغرافى ممتاز .

٢ – تنظيف الطرق داخل المدينة وخارجها ورصفها بمادة الرصف طبقًا للمواصفات الهندسية وعمل طبانات يسير عليها المشاة مع مراعاة تزيين هذه الطبانات بالورود وأشجار النخيل المثمرة .

٣ – فرض العقوبات الفورية على من يتعدى على الأراضى الزراعية المجاورة للمساحة العمرانية وتشجيع الأهالى للتوسع رأسياً إلى الحد المعقول والذى تتحمله طبيعة الأرض المقام عليها المبانى وبشكل موحد ليعطى صورة جمالية للمدينة .

٤ – تزيين مداخل ومخارج المدينة بالآثار الفرعوية القديمة ليعطيها الشكل الجمالى من ناحية وليعطى انطباعاً لزوارها بأنها من المدن الأثرية ومن مناطق الجذب السياحى فى مصر .

٥ – الاعتناء بشبكات المرافق الخدمية لتفى بحاجة السكان من ناحية وتجنباً لأعمال الهدم فى الرصف مرات ومرات مما يسبب ازدحام الطرق وارتباك فى حركة المركبات .

٦ – تخصيص مناطق للأسواق ومنع السويقات الصغيرة لإعطاء الشكل الجمالى للشوارع ومنع الازدحام وتلوث البيئة بالمخلفات .

٧ – عمل محطات خاصة بالنقل الداخلي ومعاقبة كل من يقف مخالفًا فى الشوارع أو السير العشوائى ، وخاصة سائقى السرفيس .

٨ – نقل موقف بيجو القاهرة من ميدان المحطة إلى موقف أبو خليل والاعتناء بتجميل ميدان المحطة وفرض العقوبات على البائعين المتجولين والذين يفسدون جمال المكان بعملية البيع وتلوث الميدان .

٩ – مد مجال الخدمات وخاصة التعليمية إلى الشياخات التى بها قصور بجميع مراحل التعليم الأساسى ، ونفس الحال للخدمات الصحية ، وبذلك يمكن تجنب مخاطر المرور وفك الزحام خاصة وقت خروج ودخول الطلاب للمدارس والأمثلة عديدة بالمدينة .

١٠ – المحافظة على البيئة عن طريق وضع صناديق القمامة بالشوارع ومعاقبة من يخرج على النظام معاقبة فورية وحس السكان على نظافة مدينتهم عن طريق عقد الندوات للكبار وتلقين الدروس للأطفال حتى يكون هناك جيل يحافظ على المدينة من الوجهة الجمالية خاصة وأنها وصلت إلى مرحلة الاستقرار السكانى .

مدينة دمنهور

محمد عبد القادر عبد الحميد شنيشن(*)

الموقع والخصائص الموضعية

تقع مدينة دمنهور في الجزء الشمالي الغربي من دلتا نهر النيل وسط الأراضي الفيضية الخصبة في محافظة البحيرة (شكل ١) عند دائرة عرض ٤٥َ ٣٠ْ شمالاً ، وخط طول ٣٠ْ شرقًا بمساحة تقدر بحوالي ٧,١ كم٢ .

ويسكن المدينة حوالي ٢٠٩,٤ ألف نسمة عام ١٩٩٦ ، وهي بذلك تعد ثاني مدن محافظة البحيرة بعد كفر الدوار والسادسة عشرة بين عواصم المحافظات من حيث حجم السكان . وتبعد المدينة عن الإسكندرية بحوالي ٦٢ كم ، وعن القاهرة بحوالي ١٥٠ كم . ودمنهور – إحدى خمس عشرة مدينة في محافظة البحيرة تمثل كل منها عاصمة لمركزها الإداري ، إضافة إلى أنها عاصمة محافظة البحيرة .

ويحيط بالكتلة السكنية لمدينة دمنهور أراضي زراعية تفصلها عن النواحي المجاورة لها والتابعة لمركز دمنهور مثل ناحيتي غرب سكنيدة وشبرا من جهة الشمال وكفر بن هلال وغرب نقرها من جهة الشرق والأبعادية من الغرب والجنوب الغربي ومنشية غريال من جهة الجنوب .

وتنحصر معظم مباني مدينة دمنهور بين طريق القاهرة / الإسكندرية الزراعي في الغرب وترعة الخندق في الشرق ، وهي بذلك تكاد تتوسط الأراضي المعمورة في محافظة البحيرة . وقد أكسبها هذا الموضع ميزة بحيث جعلها تقع على محاور حركة النقل الرئيسية في إقليم غرب الدلتا ، إذ تقع على ثلاثة محاور رئيسية : أولها طريق القاهرة / الإسكندرية الزراعي والذي يجاور حدودها الجنوبية الغربية بطول ٣,٥ كم ويربطها بمحافظات الإسكندرية والغربية والقليوبية والقاهرة ، ثانيها

(*) أستاذ مساعد بكلية الآداب بدمنهور – جامعة الإسكندرية .



شكل (١) موقع مدينة دمنهور بين مراكز محافظة البحيرة

خط سكك حديد يخترق وسط المدينة من الشمال إلى الجنوب بطول ٤,٧ كم ليربطها بالإسكندرية ومحافظات الوادى ، وثالثها خط سكك حديد دسوق ويربطها بمحافظة كفر الشيخ فى شمال الدلتا . ويعد قلب مدينة دمنهور الواقع فى شياخة قرطاسا إلى الشرق من محطة السكك الحديد أعلى أراضى المدينة منسوباً ، إذ يصل ارتفاعها إلى + ١٧ متراً فوق منسوب سطح البحر ، فى حين تمثل أراضى الأطراف الشمالية من المدينة أدنى أجزاء المدينة منسوباً ، إذ لا يتجاوز ارتفاعها ثلاثة أمتار فوق منسوب سطح البحر ، ويعنى ذلك بناء مبانى دمنهور بين منسوبى + ٣ متر ، ١٧ متر فوق منسوب سطح البحر .

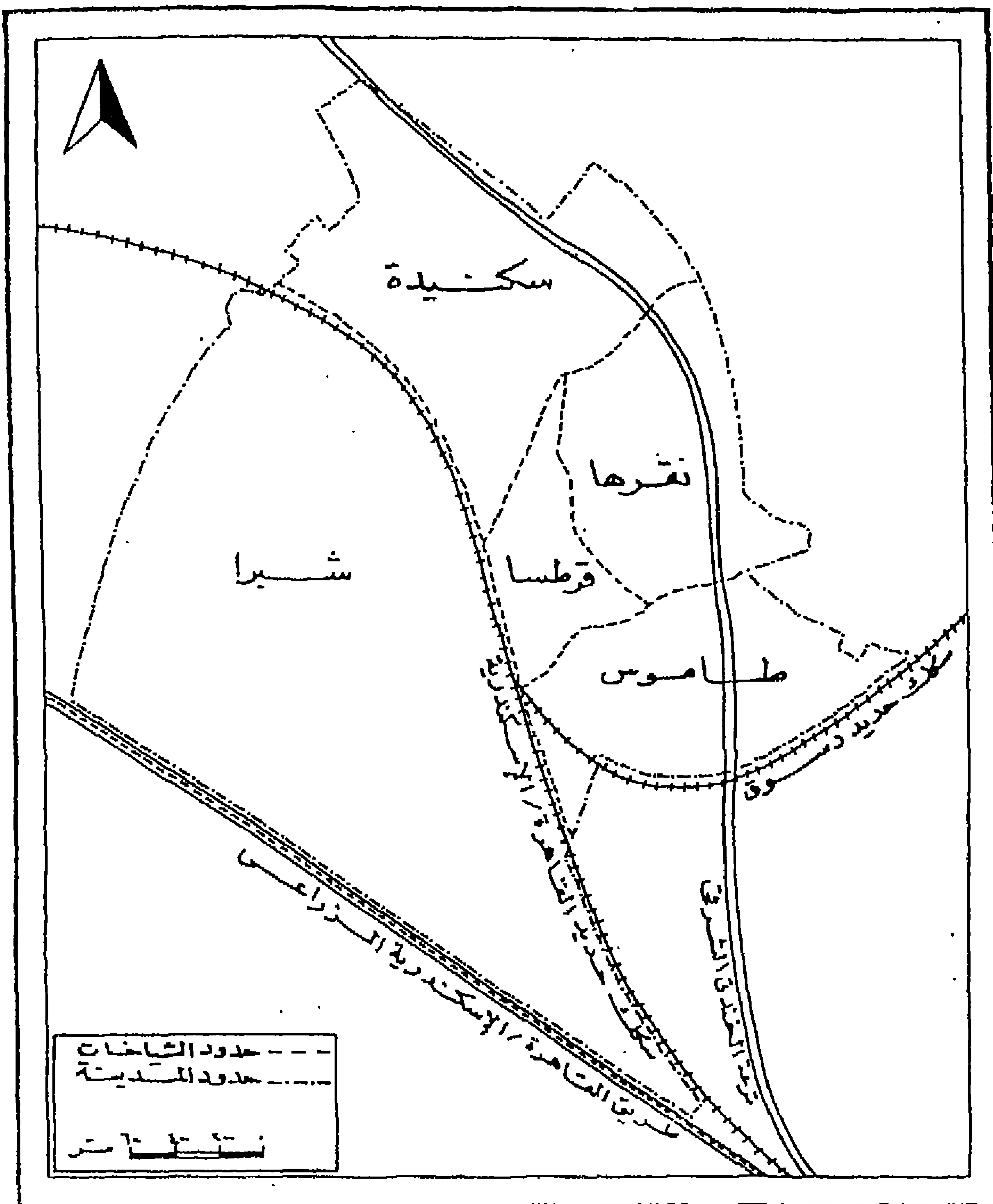
النشأة ومراحل النمو العمرانى ومحاوره

١ - النشأة :

نشأت مدينة دمنهور وسط الأراضى الفيضية الخصبة فى شمال غربى الدلتا ، فوق ربوة عالية للحماية من خطر الفيضان شأنها فى ذلك شأن معظم مدن وقرى الجمهورية ، ودمنهور مدينة فرعونية قديمة ترجع إلى عهد ما قبل الأسرات ، ذكرها جوتيه فى قاموسه فقال اسمها المصرى دمنهور Demi nHor أى مدينة الإله هور وقد غير اليونانيون اسمها إلى هرمو بوليس بارفا Her-mopolis Parva أى مدينة هرمس الصغرى ، وبرغم ذلك فقد ظل المصريون يحتفظون باسمها القديم ، وعرفت عند الأقباط باسم تمنهور Tmin Hor ، ومنذ الفتح الإسلامى لمصر عرفت باسمها الحالى «دمنهور» وهى قاعدة إقليم البحيرة من عهد الفراعنة حتى اليوم ، وقاعدة مركز دمنهور منذ عام ١٨٢٦ م (محمد رمزى ١٩٥٨) وتضم مدينة دمنهور خمس شياخات (شكل ٢) تقع أربعة منها إلى الشرق من خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية وهى سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس فى حين تقع شياخة واحدة هى شبرا إلى الغرب من خط سكك الحديد السابقة ، وتتباين مساحة كل شياخة وفقاً لمراحل نمو المدينة .

٢ - مراحل النمو ومحاوره :

مرت مدينة دمنهور بالعديد من مراحل نمو كتلتها السكنية ويمكن تقسيم هذه المراحل إلى ما يلى (شكل ٣) .



شكل (٢) شياخات مدينة دمنهور



شكل (٣) مراحل نمو مدينة دمنهور

(أ) مرحلة النشأة والتكوين :

وتشمل مناطق النمو العمراني قبل عام ١٩٦٠ ويمكن تقسيمها إلى ما يلي :

- **قبل عام ١٩٤٨** : وهي الفترة التي اقتصر نمو المدينة على نواتها المندمجة شبه الدائرية والتي نمت حولها بقية الكتلة السكنية للمدينة على منسوب يتراوح بين + ١١ ، + ١٧ متراً فوق منسوب سطح البحر ويتركز معظمها إلى الشرق من خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية لتشغل معظم أراضي شياخة قرطسا وبعض أراضي شياختي نقرها وسكنيدة ، إضافة إلى بعض الأراضي الواقعة إلى الغرب من خط سكك حديد السابقة في شياخة شبرا .

- **عام ١٩٤٨ - ١٩٥٩** : وفيها اتسعت مساحة المدينة مطوقة نواتها القديمة من جميع الاتجاهات ، فمن الجنوب الشرقي امتد النمو العمراني حتى ترعة الخندق داخل أراضي شياخة نقرها ، وتجاه الجنوب في شياخة طاموس ، وإلى الشمال في شياخة سكنيدة . أما النمو تجاه الغرب فكان بالطبع من نصيب شياخة شبرا ، وبخاصة جنوب نواه المدينة موازياً لخط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية . وتبلغ جملة مساحة الكتلة السكنية لمدينة دمنهور خلال هذه المرحلة (قبل عام ١٩٦٠) ٢,٤ كم^2 ، تمثل حوالي ثلث جملة مساحة المدينة عام ١٩٩٨ م .

وتتوزع المساحة السابقة بنسب غير متساوية بين شياخات المدينة ، إذ تتصدرها شبرا بنسبة ٢٥ ٪ من جملة مساحة المدينة ، يليها نقرها (٢٣,٣ ٪) فقرطسا (٢٢,٥ ٪) فكسنيدة (٢٠,٨ ٪) في حين سجلت طاموس أقل مساحة إذ لا تتجاوز كتلتها المبنية ٠,٢ كم^2 (٨,٣ ٪) .

ويعد إنشاء الطريق الزراعي الجديد بين القاهرة والإسكندرية في الأطراف الجنوبية الغربية من المدينة وتعديل مسار ترعة الخندق إلى خارج حدود المدينة في الشرق أهم العوامل المؤثرة في اتجاهات ومحاور نمو مدينة دمنهور خلال هذه المرحلة .

(ب) مرحلة النمو العمراني السريع :

ويمكن تقسيمها إلى ما يلي :

(أ) خلال الفترة من ١٩٦٠ - ١٩٧٣ :

شهدت هذه المرحلة نمواً كبيراً في مساحة الكتلة السكنية لمدينة دمنهور في الاتجاهات كافة حتى بلغت ٤,٥ كم^2 ، بزيادة قدرها ١,٨ كم^2 مقارنة بالمرحلة السابقة ، بنسبة زيادة ٦٨,٥ ٪ واتصفت هذه المرحلة بالنمو في جميع شياخات المدينة باستثناء قرطسا التي استوعبت اتساع المساحة المبنية خلال المرحلة السابقة والتي تمثل معظمها نواة المدينة القديمة وسجلت شياخة شبرا الواقعة إلى الغرب من خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية أكبر نمواً في المدينة ، وتتركز معظمها في القسم الشمالي منها حيث اتسعت المساحة المبنية لتبلغ عام ١٩٧٣ ١,٥ كم^2 بعد أن كانت لا تتجاوز ٠,٦ كم^2 قبل عام ١٩٦٠ بزيادة قدرها ١٥٠ ٪ وهي أعلى نسبة سجلت بين شياخات المدينة خلال هذه المرحلة ، في حين احتلت سكنيدة المركز الثاني بين شياخات المدينة من حيث اتساع كتلتها السكنية ، حيث بلغت عام ١٩٧٣ نحو ١,٢٧ كم^2 بزيادة قدرها ٠,٧٧ كم^2 عن المرحلة السابقة .

واتصف هذا النمو في ملء الفراغات الأرضية بين الفترتين السابقتين في شمالي المدينة وباتساع النمو على طول خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية ، إضافة إلى زيادة النمو تجاه الشرق حتى حدود ترعة الخندق ، وقد شهدت الأجزاء الجنوبية من مدينة دمنهور الواقعة إلى الشرق من خط سكك حديد السابق نمواً ملحوظاً خلال هذه المرحلة ويتركز معظمه في شياخة طاموس فيما بين ترعة الخندق في الشرق وخط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية في الغرب ، وبين خط سكك حديد دسوق / دمنهور في الجنوب وحدود الكتلة السكنية القديمة في الشمال ، وقد تعدى نمو مدينة دمنهور الحدود السابقة عابراً ترعة الخندق في الشرق لتتسع في النهاية مساحة الكتلة السكنية لشياخة طاموس خلال هذه المرحلة لتبلغ ٠,٦ كم^2 ، بعد أن كانت لا تتجاوز مساحتها ٠,٣ كم^2 ، قبل عام ١٩٦٠ ، بنسبة زيادة قدرها ٢٠٠ ٪ أما شياخة نقرها فتحتل المركز الأخير من حيث اتساع كتلتها السكنية ، إذ لم تزد عن ٠,٧٦ كم^2 بنسبة زياد ٣٥,٧ ٪ مقارنة بالمرحلة السابقة ، وتتركز معظم الامتدادات الأرضية على طول جانبي ترعة الخندق في شرقي المدينة .

وقد واكب اتساع مساحة الكتلة السكنية لمدينة دمنهور الزيادة الكبيرة فى حجم سكان مصر خلال هذه المرحلة نتيجة لتنفيذ خطط التنمية ولإنشاء السد العالى .

(ب) خلال الفترة من ١٩٧٤ - ١٩٨٧ :

بلغت مساحة الكتلة السكنية لمدينة دمنهور خلال هذه المرحلة ٦,٦ كم٢ بنسبة زيادة ٤٥,٧٪ مقارنة بالمرحلة السابقة . وقد تركزت محاور النمو خلال هذه المرحلة فى الأطراف الجنوبية لشياخة شبرا ، وبعض المساحات فى الأطراف الغربية ، لذلك اتسعت مساحة الشياخة لتبلغ ٢,٥ كم٢ ، بنسبة زيادة ٧٠,٧٪ مقارنة بالمرحلة السابقة ، وهى بذلك تتصدر شياخات المدينة من حيث اتساع مساحة الكتلة السكنية ، فى حين اتسعت مساحة المدينة فى الأطراف الشمالية كذلك فى شياخة سكنيدة لتأتى فى المركز الثانى بعد شبرا .

وقد يكون لإنشاء كليات جامعة الإسكندرية بمدينة دمنهور عامى ١٩٧٩م (كلية التربية) ، ١٩٨٣ م (كليتى الآداب والزراعة) فى شارع الجمهورية على أرض شياخة سكنيدة أثره فى جذب نمو العمران فى هذا الاتجاه ، لذلك اتسعت مساحتها لتبلغ ١,٧ كم٢ ، بنسبة زيادة ٣٣,٩٪ مقارنة بالمرحلة السابقة .

وقد كان لإنشاء كوبرى أبى الريش وكذلك إفلاقة على ترعة الخندق فى شرقى المدينة أثره فى بداية نمو المدينة إلى الشرق من ترعة الخندق والتحامها بالكتلة السكنية الواقعة إلى الشرق من الترعة نفسها ، وذلك فى شياختى طاموس ونقرها ، لذلك لم تتجاوز زيادة مساحة الكتلة السكنية فى كل منهما ٠,٢ كم٢ ، ١,٧ كم٢ على الترتيب .

(جـ) مرحلة النمو العمرانى البطئ :

وهى تقتصر على نمو المدينة خلال الفترة من ١٩٨٨ – ١٩٩٨ وهى تمثل أقل مراحل نمو مدينة دمنهور ، إذ لم تتجاوز مساحتها ٧,١ كم٢ ، بعد أن كانت ٦,٦ كم٢ ، فى المرحلة السابقة ، ويعنى ذلك أن مدينة دمنهور اتسعت مساحتها خلال هذه المرحلة بنسبة ٨,١٪ ، وقد يفسر ضآلة اتساع مساحة المدينة ملء معظم الفراغات بين المناطق السكنية وكذلك باقى المساحات الواقعة

داخل حدود كردون المدينة فى سكنيدة وطاموس ونقرها وقرطسا ، وهى الشياخات الواقعة إلى الشرق من خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية وارتفاع أسعار الأراضى بها ، وتجريم القانون البناء على الأرض الزراعية ، خاصة فى ظل الحاكم العسكرى وقصر الفترة الزمنية لهذه المرحلة (عشرة سنوات) ، لذلك لم تزد مساحة الكتلة السكنية لهذه الشياخات مجتمعة عن ٠,٢ كم٢ خلال هذه المرحلة . ونتيجة لذلك اتجهت محاور النمو العمرانى للمدينة تجاه الغرب فى شياخة شبرا الواقعة إلى الغرب من خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية ، حيث اتسعت مساحتها ناحية الأطراف الغربية خاصة فى الأراضى داخل حدود كردون المدينة ولتخفيض أسعارها ، لذلك اتسعت مساحتها لتبلغ ٣ كم٢ ، بنسبة زيادة بلغت ١٧,٢ ٪ مقارنة بالمرحلة السابقة .

وخلاصة القول تباينت مراحل ومحاور نمو مدينة دمنهور خلال القرن العشرين بسبب مجموعة من العوامل يأتى فى مقدمتها موقع خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية فى منتصف المدينة والطريق الزراعى الجديد القاهرة / الإسكندرية وإنشاء كوبرى إفلاقة وكذلك أبى الريش وتنفيذ خطط التنمية وزيادة السكان ، وفى مقابل ذلك حد من نموها فى اتجاهات عديدة خلال مراحلها المختلفة كل من ترعة الخندق فى الشرق ، وملء الفراغات فى الشياخات الواقعة إلى الشرق من خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية وارتفاع أسعار الأراضى بها وتجريم القانون للبناء على الأرض الزراعية .

سكان مدينة دمنهور

١ - تطور أعداد السكان :

اتصفت أعداد سكان مدينة دمنهور بالتزايد المستمر خلال القرن العشرين ، إذ بلغت حوالى ٢٠٩,٤ ألف نسمة عام ١٩٩٦ ، بعد أن كانت حوالى ٣٤,١ ألف نسمة عام ١٩٠٧ ، بنسبة زيادة ٥٤١ ٪ وتختلف هذه النسبة فى نصفى القرن العشرين ، إذ بلغت ١٤٧,٢ ٪ للفترة (١٩٠٧ - ١٩٤٧) ، ٦٥,٤ ٪ للفترة من (١٩٦٠ : ١٩٩٦) وقد يرجع ارتفاع نسبة الزيادة فى النصف الأول من القرن العشرين إلى إنشاء حوالى ١٧ محلجاً للقطن بالمدينة فى حين يفسر إنشاء مصانع الغزل والنسيج والصباغة بمدينة كفر الدوار وهجرة العمالة وضيق مساحة الأراضى المتاحة للبناء وارتفاع أسعارها بمدينة دمنهور انخفاض نسبة الزيادة السكانية بالمدينة فى النصف الثانى من القرن العشرين .

٢ - العوامل المؤثرة فى التغير السكانى :

اتصفت معدلات النمو السكانى لمدينة دمنهور خلال النصف الأول من القرن العشرين بالتذبذب برغم ارتفاع المعدلات ، إذ تراوحت بين ١,٨ ٪ للفترة التعدادية (١٩٠٧ – ١٩١٧) ٣,٠٨ ٪ للفترة التعدادية (١٩٣٧ – ١٩٤٧) ، وقد يعزى ارتفاع المعدل إلى زيادة النشاط التجارى والصناعى بإنشاء عدد من محالج الأقطان أثناء الحرب العالمية الأولى . أما انخفاضه فقد يفسره الكساد الاقتصادى الذى شهدته مصر خلال الفترة التعدادية (١٩٢٧ – ١٩٣٧) ، ويختلف الحال فى النصف الثانى من القرن العشرين ، إذ اتصفت معدلات نمو سكان مدينة دمنهور بالانخفاض التدريجى ، إذ بلغت ١ ٪ لكل من الفترتين التعداديتين الأخيرتين (٧٦ – ١٩٨٦ ، ١٩٨٦ – ١٩٩٦) ، وقد يرجع ذلك إلى حالة التشبع السكانى وقلة الأراضى المخصصة للبناء ، لذلك ارتفعت أسعارها بصورة كبيرة جدا ، ومن ثم فلم تعد مدينة دمنهور جاذبة للمهاجرين ، بل باتت بيئة طاردة حيث يتجه بعض سكانها إلى المدن الصناعية القريبة منها ، وبخاصة الإسكندرية وكفر الدوار ، بعد أن كان يرتفع معدل النمو السكانى ليصل إلى ٣ ٪ خلال الفترة التعدادية (١٩٤٧ – ١٩٦٠) ، نتيجة لإقامة شركات الغزل والنسيج بها خلال الحرب العالمية الثانية ، الأمر الذى أدى إلى تدفق أعداد ليست بقليلة من العمالة المهاجرة للعمل بها وقد تبين من حساب معدلات النمو السكانى فى شياخات مدينة دمنهور ارتفاع المعدل فى كل من شبرا وطاموس وسكنيدة ، ومعظمها شياخات تتصف بالنمو العمرانى الحديث على حساب شياختى نقرها وقرطسا قديمة العمران اللتين تنخفض فيهما معدلات النمو السكانى «بالسالب» لقلة مساحة الأراضى الفضاء ولارتفاع أسعارها ، وهى إمكانات لا يقوى عليها معظم شباب الشياختين .

وفيما يلى دراسة للعوامل المؤثرة فى التغير السكانى :

(أ) الزيادة الطبيعية وتشمل :

- المواليد :

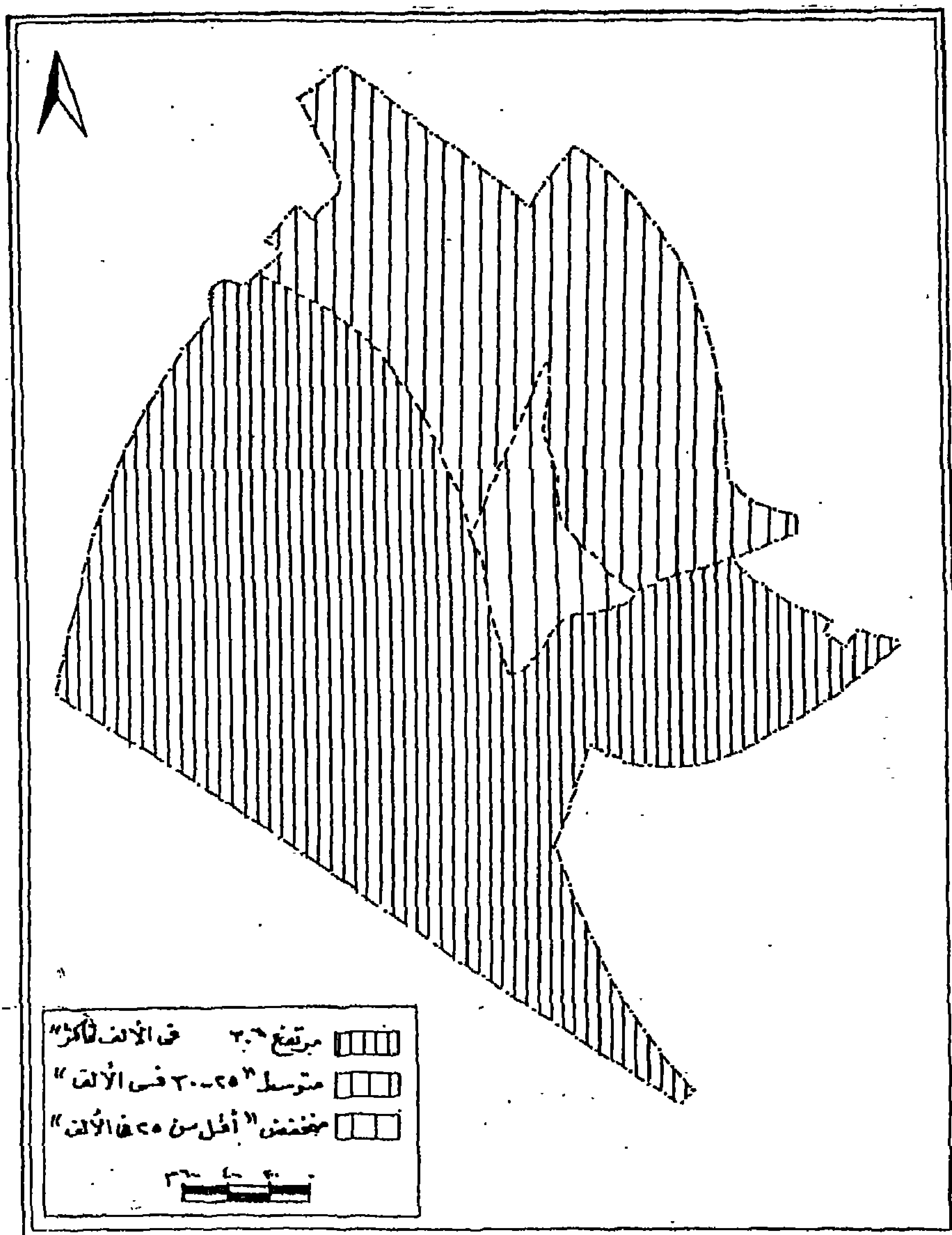
اتصف معدل المواليد فى مدينة دمنهور خلال النصف الثانى من القرن العشرين بالتذبذب وعدم الاستقرار ، برغم ارتفاعه حيث لم ينخفض متوسطها عن ٣٠ فى الألف ، وهو بذلك يزيد عن متوسط مثيله فى حضر المحافظة ، حيث لم ينخفض عن ٣٣,٤ فى الألف . وقد سجلت الفترة

من (١٩٦٠ – ١٩٦٤) أعلى متوسط لمعدل المواليد فى المدينة خلال النصف الثانى من القرن العشرين ، إذ بلغ ٤١,١ فى الألف ، وسبب ذلك تنفيذ الدولة لخطط تنموية والبدء فى بناء السد العالى وبذلك يرتفع المعدل مقارنة بمثيله للفترة من (١٩٧٥ – ١٩٧٩) ، وهى الفترة نفسها التى شهدت مصر فيها طفرة فى أعداد المواليد لانتهاء حرب أكتوبر (١٩٧٣) وتسريح الجنود الشبان ، إضافة إلى اتباع الدولة سياسة الباب المفتوح فى حين سجلت الفترة (١٩٩٠ – ١٩٩٥) أدنى نسبة لمعدل المواليد ، حيث بلغ متوسطه خلالها ٣٠,٦ فى الألف ، ويعزى ذلك إلى زيادة نسبة المتعلمين وخروج المرأة للعمل ، إضافة إلى قلة فرص العمل والتوعية ببرامج تنظيم الأسرة .

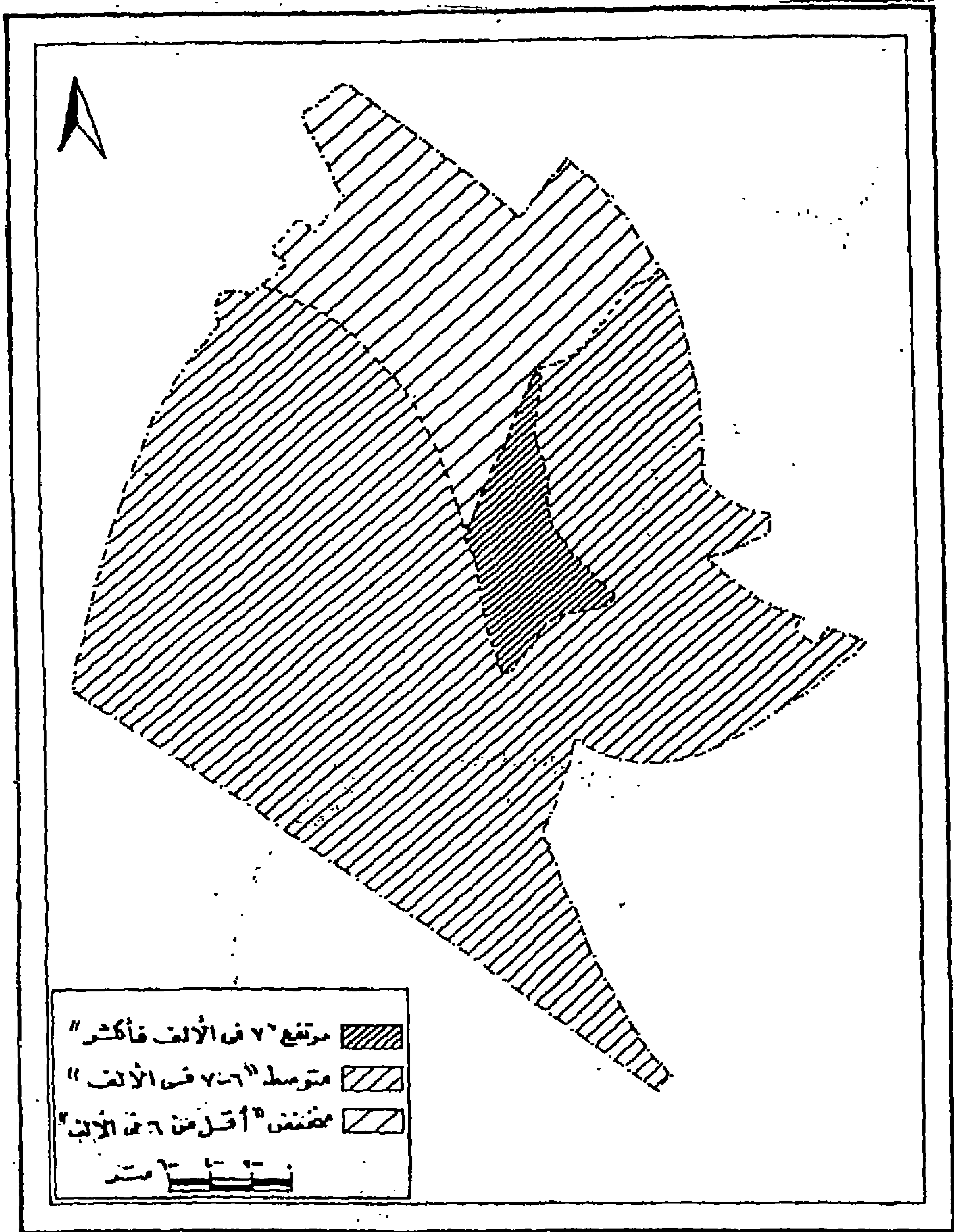
سجلت طاموس أعلى نسبة لمعدل المواليد فى شياخات المدينة عام ١٩٩٦ (شكل ٤) إذ بلغ ٣٣,٦ فى الألف ، وهو بذلك يزيد عن متوسطه فى المدينة (٢٩,٦ فى الألف) ، ومرد ذلك إلى زيادة أعداد المناطق العشوائية ومساحتها بالشياخة ، الأمر الذى أدى إلى زيادة أعداد المواليد لانتشار الأمية بينهم فى حين سجلت قرطسا أدنى نسبة للمواليد فى المدينة عام ١٩٩٦ (٢٣,٦ فى الألف) ، لقدم العمران بها ومن ثم نزوح الشباب منها للسكن فى الشياخات التى تتوافر بها أراض للبناء عليها .

- الوفيات:

تميز معدل الوفيات فى مدينة دمنهور خلال النصف الثانى من القرن العشرين بالانخفاض بعامة مقارنة بمثيله فى النصف الأول من القرن العشرين . وقد بلغ المعدل أقصاه فى الفترة من (١٩٦٠ – ١٩٦٤) ليبلغ ١٣,٥ فى الألف ، وهو بذلك ينخفض عن مثيله فى حضر المحافظة (١٤,٩ فى الألف) نتيجة لتركز المستشفيات التخصصية بالمدينة بوصفها عاصمة محافظة البحيرة ، ويرجع ارتفاع معدل الوفيات فى الفترة المذكورة إلى عدم الاهتمام بالرعاية الصحية بشكل كبير ولارتفاع نسبة الأمية بين السكان . فى حين سجل معدل الوفيات أدنى نسبة له فى المدينة خلال الفترة من (١٩٩٠ – ١٩٩٥) ، إذ بلغ ٩,٢ فى الألف وهو معدل مقبول إلى حد كبير ، ويعزى ذلك إلى الاهتمام بالرعاية الصحية وإنشاء المستشفيات الخاصة لارتفاع نسبة السكان المتعلمين فى المدينة . ويعد هذا المعدل مرتفعًا مقارنة بمثيله فى حضر المحافظة (٧,٣ فى الألف) ، ويرجع انخفاض المعدل بالتأكيد إلى عدم دقة البيانات والتسجيل ، وليس إلى زيادة تمتع سكان حضر محافظة البحيرة برعاية صحية أفضل من سكان عاصمة المحافظة .



شكل (٤) معدل المواليد فى شياخات مدينة دمنهور عام ١٩٩٦ م



شكل (٥) معدل الوفيات فى شياخات مدينة دمنهور عام ١٩٩٦ م

أما عن توزيع معدل الوفيات بين شياخات المدينة (شكل ٥) ، فقد سجلت قرطسا أعلى نسبة لمعدل الوفيات (٧,٢ فى الألف) ، ويعزى ذلك إلى تدنى مستوى الخدمات وانخفاض مستوى المعيشة بها . فى حين سجلت سكنيدة أدنى نسبة للمعدل (٥,٤ فى الألف) وقد يفسر ذلك تركز المبانى الفاخرة وجيدة المستوى وارتفاع المستوى الاجتماعى المعيشى إضافة إلى تركز معظم مستشفيات مدينة دمنهور التخصصية بها مثل مستشفى دمنهور التعليمى والصدر والعيون .

وبناء على ما سبق تتصف الزيادة الطبيعية فى مدينة دمنهور بالانخفاض فى نهاية القرن العشرين رغم تذبذبها ، حيث بلغت ٢١,٤ ٪ للفترة من (١٩٩٠ – ١٩٩٥ م) ، بعد أن كانت ٢٧,٦ ٪ للفترة من (١٩٦٠ – ١٩٦٤ م) .

(ب) الزيادة غير الطبيعية (الهجرة) :

يتصف سكان مدينة دمنهور خلال النصف الثانى من القرن العشرين بالهجرة ، حيث تبين من حساب معادلة الموازنة أن الهجرة تستحوذ على أكثر من نصف ما تضيفه الزيادة الطبيعية إلى حجم سكان المدينة ، إذ اقتطعت الهجرة النازحة من الزيادة الكلية حوالى (٨,٥ ٪) خلال الفترة من (١٩٦٠ : ١٩٦٦) ، ثم زادت لتصل إلى (٤٨,٧ ٪) للفترة (١٩٦٦ – ١٩٧٦) ، فى حين بلغت الهجرة أقصاها خلال الفترة (١٩٧٦ – ١٩٨٦) ، إذ بلغت (١٣٢ ٪) وهو ما يشكل ٢٤١٩ مهاجراً سنويا خلال الفترة نفسها وقد يفسر النمو الاقتصادى البطيء للمدينة خلال ربع القرن الماضى هجرة أعداد ليست بقليلة من المدينة إلى المدن القريبة مثل الإسكندرية وكفر الدوار ، وهما المدينتان اللتان شهدتا نموا صناعيًا ملحوظاً خلال الفترة الأخيرة وشهدتا قلة أعداد المهاجرين من ريف مصر إلى حضرها لتنمية الريف الاقتصادية والاجتماعية .

٣ - توزيع السكان وكثافتهم :

(أ) توزيع السكان :

بلغ عدد سكان مدينة دمنهور عام ١٩٩٦ حوالى ٢٠٩,٤ ألف نسمة ، بعد أن بلغوا عام ١٩٦٠ حوالى ١٢٦,٦ ألف نسمة ، أى زادوا بنسبة ٦٥,٤ ٪ ويختلف توزيع السكان بين شياخات المدينة ، إذ تحتل شبرا المركز الأول بنسبة ٤٢,٢ ٪ من جملة سكان المدينة ، ويرجع ذلك إلى أنها تشغل

مساحة من أرض المدينة لا تقل عن ٤١,٨ ٪ ، يليها شياخة طاموس (١٩,٦ ٪) فسكنيدة والتى انخفضت نسبتها من ٢٠,٧ ٪ عام ١٩٨٦ إلى ١٩,٤ ٪ عام ١٩٩٦ ، ويعزى ذلك إلى تركز منطقة القلب التجارى لمدينة دمنهور بهذه الشياخة لذلك فلم تعد منطقة جذب سكانى قدر ما باتت منطقة جذب لمختلف الأنشطة التجارية فنقرها (١٤ ٪) فى حين تحتل شياخة قرطسا المركز الأخير بنسبة ٤,٩ ٪ من جملة سكان مدينة دمنهور ، ومرد ذلك إلى صغر مساحتها مقارنة بجملة مساحة المدينة (٧,٥٪) .

(ب) الكثافة :

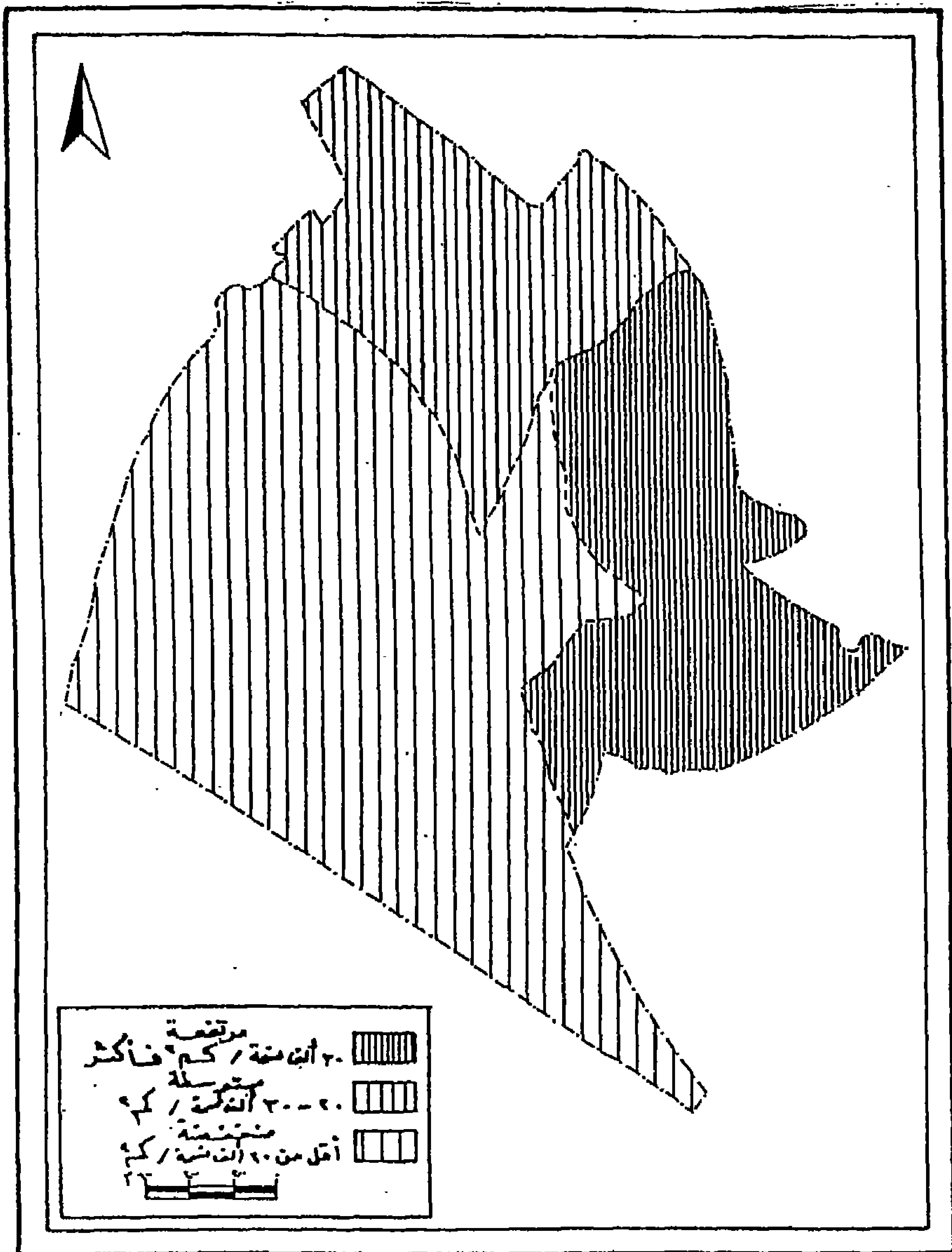
تميل كثافة السكان فى مدينة دمنهور خلال النصف الثانى من القرن العشرين إلى الانخفاض التدريجى ، إذ بلغت أكثر من ٢٦ ألف نسمة/كم٢ عام ١٩٩٦ ، بعد أن كانت تتجاوز ٤٦ ألف نسمة/كم٢ عام ١٩٦٠ ، بالرغم من ذلك فإن كثافة السكان بها تعد من أعلى كثافات السكان فى المدن المصرية ، إذ احتلت المركز السادس .

وبالنسبة لتوزيع الكثافات السكانية بين شياخات المدينة (شكل ٦) فتتصدرها طاموس ، إذ تزيد كثافتها عن ٤٥ ألف نسمة/كم٢ عام ١٩٩٦ ، يليها نقرها ، وقد يرجع ارتفاع كثافة السكان إلى قدم العمران بها ولتركز الخدمات وظهور بعض المناطق العشوائية فى حين سجلت قرطسا أدنى كثافة للسكان بين شياخات المدينة (١٨,٨ ألف نسمة/كم٢) وسبب ذلك حداثة العمران واتساع مساحة الأراضى الفضاء بها .

٤ - تركيب السكان :

(أ) التركيب العمرى :

يتبين من دراســة الفئــات العمرية العريضة لسكان مدينة دمنهور تراجع نسبة صغار السن «أقل من ١٥ سنة» خلال النصف الثانى من القرن العشرين ، إذ بلغت ٣١,٣٪ من جملة أعداد السكان عام ١٩٩٦ ، بعد أن كانت نسبتها ٤٥ ٪ من جملة السكان عام ١٩٦٠ ، وقد يعزى ذلك إلى انخفاض معدلات المواليد ، وبالرغم من ذلك فما زالت النسبة مرتفعة وفى ذلك إشارة إلى زيادة عبء الإعالة فى المجتمع الدمنهورى .



شكل (٦) كثافة السكان فى شياخات مدينة دمنهور عام ١٩٩٦ م

وقد سجلت فئة متوسطى السن (١٥ – ٦٤ سنة) أعلى نسبة بين فئات السن العريضة الثلاث بالمدينة خلال النصف الثانى من القرن العشرين ، حيث تراوحت نسبتها بين ٥٢,١ ٪ عام ١٩٦٠ – ٦٤,٨ ٪ عام ١٩٩٦ . ويلاحظ عليها الزيادة المستمرة لانخفاض نسبة فئات صغار السن بالمدينة وتتحمل فئة متوسطى السن عبء الإعالة وتمثل زيادتها مؤشراً حسناً لصالح المجتمع . أما فئة كبار السن (٦٥ سنة فأكثر) فتتصف نسبتها بالتذبذب إذ بلغت عام (١٩٦٠) ٢,٩ ٪ من جملة أعداد سكان المدينة ، زادت إلى ٤ ٪ عام ١٩٨٦ ، ثم انخفضت قليلاً حتى بلغت ٣,٩ ٪ عام ١٩٩٦

(ب) التركيب النوعى :

ترتفع نسبة النوع فى مدينة دمنهور ، إذ تقل عن ١٠٠ فى جميع فئات السن عام ١٩٩٦ باستثناء فئة السن (٣٥ – ٣٩) ، حيث بلغت ٩٨,٩ ٪ ، ويعزى ذلك إلى تأثر هذه الفئة بالحرب المصرية الإسرائيلية خلال الفترة من (١٩٦٧ – ١٩٧٣) . أما فئة السن (٤٥ – ٤٩) فترتفع نسبة النوع بها لتصل إلى (١١٠ – ١٢١) عام ١٩٩٦ ، وقد يرجع ذلك إلى الهجرة الوافدة إلى المدن ومن دراسة الهرم السكانى لمدينة دمنهور عام ١٩٩٦ (شكل ٧) يمكن استخلاص النتائج التالية :

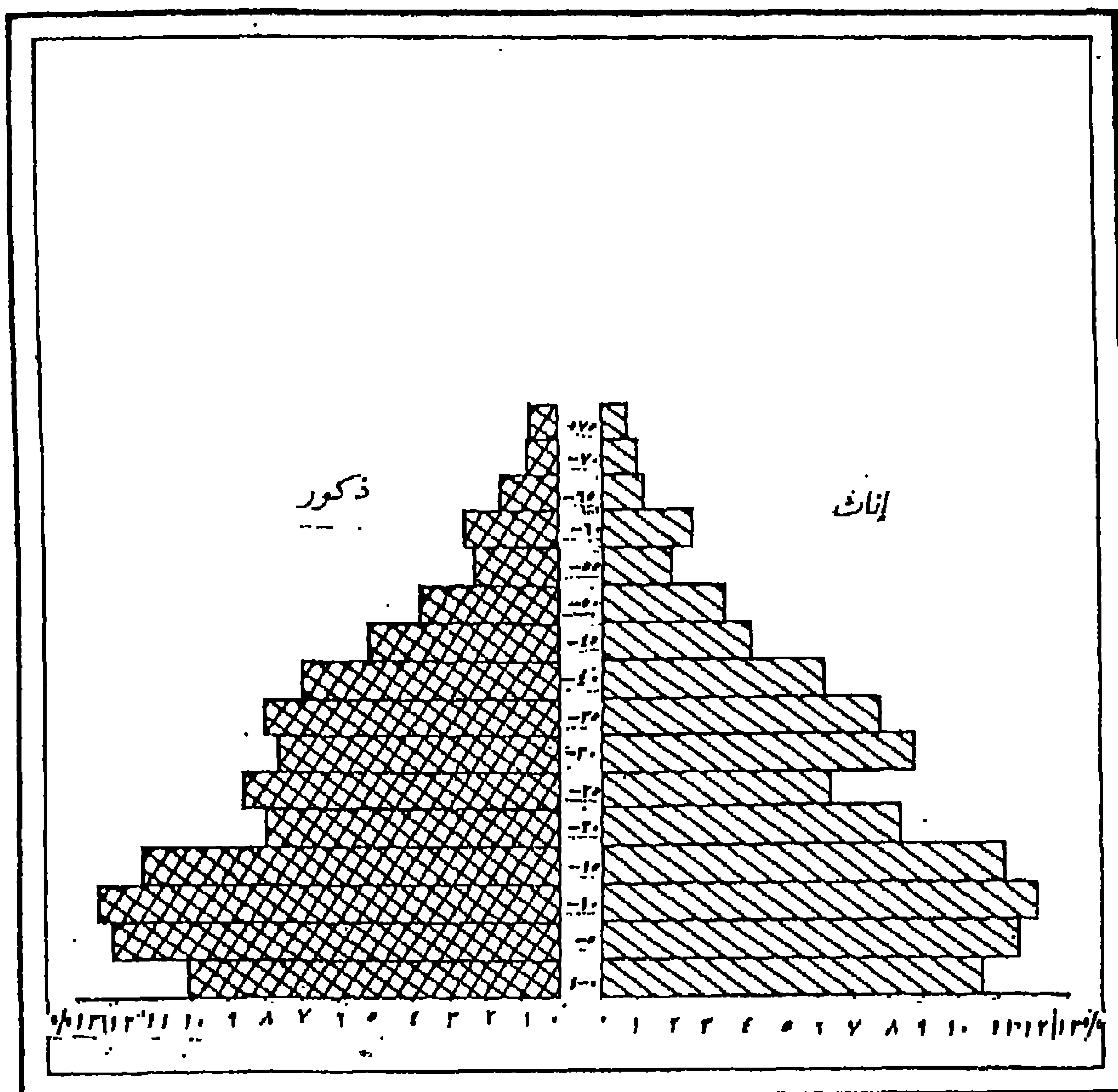
– يتصف الهرم السكانى لمدينة دمنهور بقاعدته العريضة ، إذ تشكل نسبة صغار السن ٣١,٣ ٪ من جملة أعداد سكان المدينة لذلك فهو هرم فتى .

– ارتفاع نسبة الإناث مقارنة بنسبة الذكور فى فئتى السن (٣٠ – ٣٤) و (٤٠ – ٤٤) .

– استقرار جانبى الهرم فى فئتى السن (٥٥ – ٥٩) ، (٦٠ – ٦٤) ثم انكماش الهرم حتى فئة السن (٧٥ سنة فأكثر) .

(جـ) التركيب الاقتصادى :

تتصدر الخدمات المركز الأول بين حرف النشاط الاقتصادى بمدينة دمنهور عام ١٩٩٦ ، إذ يعمل بها أكثر من ثلث أعداد العاملين ، وتعد هذه النسبة أقل من مثيلتها عام ١٩٦٠ ، إذ بلغت أكثر من نصف عدد العاملين بها . وقد يكون فى ذلك تفسير لتركز عمل المرأة فى مجال الخدمات ، حيث يعد من أنسب أعمالها .



شكل (٧) الهرم السكاني لمدينة دمنهور عام ١٩٩٦ م

استوعبت حرفة التجارة أكثر من ربع أعداد العاملين فى مدينة دمنهور عام ١٩٩٦ ، وهى بذلك تحتل المرتبة الثانية بعد الخدمات بعد أن كانت نسبتها لا تتجاوز ١٤,٦ ٪ من جملة أعداد القوى العاملة بالمدينة عام ١٩٦٠ ، وقد يعزى ذلك إلى اتجاه الدولة إلى الخصخصة وتشجيع العمل الخاص فى حين يأتى العاملون فى الصناعات التحويلية والكهرباء والتعدين فى المركز الثالث بنسبة ١٦,٨ ٪ ، يليهم العاملون بالنقل والتى بلغت نسبتهم ٦,٢ ٪ من جملة أعداد القوى العاملة بالمدينة عام ١٩٩٦

استخدام الأرض فى مدينة دمنهور

يتصف نمط استخدامات الأرض بمدينة دمنهور بتداخله بصورة يصعب معها تحديد مناطق مخصصة لاستخدامات بعينها بدقة ، ومثل هذا التداخل فى استخدامات الأرض يزيد من صعوبة دراسة أنماط استخدامات الأرض فى مدينة دمنهور بشياخات النصف الشرقى منها ، والتى تستحوذ على ٨٨,٢ ٪ من جملة الأنشطة الحضرية بالمدينة .

وفيما يلى محاولة لرصد أنماط استخدامات الأراضى فى المدينة :

الاستخدام السكنى :

يعد الاستخدام السكنى أكثر استخدامات الأرض انتشاراً فى المدينة حيث تشغل مساحة المبانى السكنية حوالى ٤٦ ٪ من جملة المساحة المبنية لشيخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس . ويمكن تقسيم المبانى السكنية بالمدينة إلى نوعين رئيسيين هما الإسكان الحكومى والإسكان الأهلى . ويمثل الإسكان الحكومى نسبة ضئيلة جدا من جملة عدد المبانى السكنية (١ ٪) ، ويغطى مساحة تمثل حوالى ٤,٩ ٪ من جملة مساحة المبانى السكنية بالنصف الشرقى من المدينة ، وقد ارتبط ظهور هذا النوع من الإسكان فى المدينة بمشكلة الإسكان وتفاقمها بمصر حيث ظهر كأحد الحلول لمشكلة الإسكان فى محاولة من الحكومة لتوفير مساكن لمحدودى الدخل فى المدن .

ويتصف هذا النوع من المساكن بالتشابه من حيث النمط المعمارى والارتفاعات ومساحات الوحدات السكنية ، كما يتصف بتدهور حالته العامة ، أما الإسكان الأهلى فيشكل الغالبية العظمى من

عدد المبانى السكنية بالنصف الشرقى من المدينة (٩٩ ٪) ويغطى مساحة ٩٥,١ ٪ من جملة مساحة شياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس فى شرقى المدينة حوالى ١,١ ٪ من هذه المبانى مهدمة وآيلة للسقوط ، تمثل مساحتها حوالى ١,١ ٪ من مساحة النصف الشرقى من المدينة ، ويتصف هذا النوع من الإسكان بالتنوع من حيث النمط المعمارى والارتفاعات والمساحات .

وتوجد بمدينة دمنهور ١٦ منطقة عشوائية تتوزع فى مختلف شياخات المدينة ، وتشغل مساحة ٦٣٩ ألف م٢ ويقطنها حوالى ٦٠ ألف نسمة ، وتعد هذه المناطق بؤرة المشاكل التى تواجه المدينة نظراً لما تخلفه من مشاكل تتعدى آثارها السلبية حدود هذه المناطق . حيث ترتبط هذه المناطق غالباً بمعدلات مرتفعة من الجريمة والمشاكل الاجتماعية ، إضافة إلى اتصافها بمستويات معيشية واقتصادية متدهورة .

الاستخدام التجارى :

تتصف المدينة بازدواجية المناطق التجارية الموجودة بقلب المدينة ، فبالإضافة إلى الأسواق القديمة التقليدية التى تتوزع فى وسط المدينة ، ونجد المناطق التجارية الأحدث نسبيا ، والتى عادة ما تتوزع فى شكل نطاق دائرى يفصل ما بين المناطق القديمة فى قلب المدينة والمناطق الحديثة ، وبالرغم من ذلك فيمكن القول بأن الغالبية العظمى من الأنشطة التجارية تتركز فى منطقة قلب المدينة حيث تستأثر بحوالى ٦٠,٥ ٪ من أعداد محلات تجارة التجزئة بشياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها فى نطاق شبه دائرى حول قلب المدينة يبلغ نصف قطره حوالى ٥٠٠ متر ، أما تجارة الجملة فهى تمثل فى السوق الرئيسى للخضر والفاكهة الواقع بشياخة نقرها وتبلغ مساحته أكثر من ١٦ ألف م٢ ، إضافة إلى العديد من أسواق التجزئة للخضر والفاكهة التى تنتشر فى مختلف مناطق المدينة ، وتشغل مساحات من شوارعها بصورة غير رسمية مما يؤدى إلى إعاقة حركة المرور بهذه الشوارع .

وتنتشر مخازن الحبوب (الصوامع) والقطن (الشون) بأطراف المدينة ، حيث ترتبط هذه الأنشطة فى الغالب بحركة النقل الثقيل مما يستلزم وجودها فى مناطق الضواحى لتستفيد من سهولة الوصول من وإلى هذه المناطق دون إحداث اختناقات مرورية ، إضافة إلى رخص أسعار أراضيها .

الاستخدام الصناعي :

تتمثل الأنشطة الصناعية بمدينة دمنهور في العديد من المصانع ، إضافة إلى عدد كبير من الورش الحرفية تنتشر في مختلف مناطق المدينة ، وتبلغ عدد المنشآت الصناعية بأنواعها المختلفة بشياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس ٦٠٦ منشأة ، وتمثل الورش الحرفية الغالبية العظمى من هذه المنشآت (٨٨,٤ ٪) في حين تمثل المصانع حوالي ١١,٦ ٪ من جملة عدد المنشآت الصناعية بالنصف الشرقي من مدينة دمنهور . وتميل المناطق الصناعية إلى التركز في القسم الجنوبي من المدينة حيث تتركز حوالي ٤٢,٩ ٪ من أعداد المصانع في النصف الشرقي من المدينة في شياخة طاموس بجنوب المدينة ، وقد يفسر هذا التوزيع مراحل تطور المدينة ونموها خلال عقد الستينيات من القرن العشرين بخاصة وما ارتبط معها ، وإنشاء المصانع في مناطق الضواحي لتوفير مساحات شاسعة من الأراضي اللازمة لإنشاء مثل هذه المصانع . وهي مواقع جيدة بالنسبة لاتجاه الرياح الشمالية السائدة والمناطق السكنية في المدينة .

وبالرغم من ذلك فإن هذه المناطق الصناعية أصبحت في قلب المناطق المبنية والتي تحيط بها الاستخدامات الأخرى من كل جانب نتيجة لنموها المستمر وانتشار الأنشطة الصناعية وبصفة خاصة الورش في مختلف مناطق المدينة حيث تشغل الدور الأرضي من المباني السكنية ، مما يؤدي بالتالي إلى تدهور الظروف البيئية نتيجة لعوامل الإزعاج والملوثات التي تنتج عنها ، فعلى سبيل المثال هناك حوالي ٤٨٥ منشأة صناعية تمثل حوالي ٨٠٪ من جملة أعداد المنشآت الصناعية بالنصف الشرقي من المدينة تتداخل مع استخدامات الأرض الأخرى في معظم المباني .

الاستخدام الخدمي والنقل :

تغطي المباني التي تشغلها الخدمات المختلفة حوالي ٢٧,٣ ٪ من جملة مساحة الرقعة المبنية بشياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس ، وقد يرجع ارتفاع هذه النسبة إلى كون مدينة دمنهور عاصمة محافظة البحيرة مما أدى إلى تركز معظم الخدمات الحضرية للمحافظة بها . ويتصف نمط استخدام الأرض بمدينة دمنهور - بصورة عامة - بتناقص الخدمات من الشمال إلى الجنوب ، حيث يتوزع ٤٣,٨ ٪ من عدد مباني الخدمات في شياخة سكنيدة بشمالي المدينة ، وتقل هذه النسبة بالاتجاه جنوباً حتى تصل إلى ٦,٩ ٪ في شياخة طاموس بجنوب المدينة . وتوجد داخل الرقعة المبنية للمدينة

المقابر وهى تغطى مساحة تقدر بحوالى ٣٠ ألف م٢ ، ويشغل الجزء الجنوبى من شياخة قرطسا ، وقد يؤدى نقل هذه المقابر إلى خارج الرقعة المبنية للمدينة إلى الزيادة فى معدل نموها .

ويمكن تقسيم الخدمات فى مدينة دمنهور إلى ما يلى :

خدمات البنية الأساسية وتشمل :

(أولاً) شبكة مياه الشرب :

(أ) إنتاج مياه الشرب فى مدينة دمنهور :

يبلغ الإنتاج الفعلى لمياه الشرب فى دمنهور ٨,٥ مليون م٣ عام ١٩٩٩/٩٨م ، وهو ما يعادل ١٧,٣ ٪ من جملة إنتاج مياه الشرب فى محافظة البحيرة ، ويأتى معظم إنتاج مياه الشرب فى دمنهور من محطتى التنقية الرئيسيتين حيث تنتجان ٩٧,٨ ٪ من جملة إنتاج المياه بالمدينة .

وتسهم محطة الترشيح السريع ومحطة الآبار الإرتوازية بنسب متواضعة فى إنتاج مياه الشرب فى دمنهور . وتبلغ الطاقة التصميمية لمحطات إنتاج مياه الشرب فى دمنهور ٨٨٤٠٠م٣/يوم فى حين يبلغ الإنتاج الفعلى لتلك المحطات ٧٨٣١م٣/يوم ، ويعنى ذلك أن محطات إنتاج المياه تعمل بنسبة ٨٨,٤ ٪ من جملة طاقاتها التصميمية ، وتختلف هذه النسبة من محطة لأخرى وفقاً لعمرها الافتراضى حيث بلغت النسبة أقصاها فى محطة دمنهور عقدة (٤) لحداثة إنشائها ، وأدناها فى محطة دمنهور «التشيكى» لقدمها .

(ب) شبكة أنابيب نقل المياه العذبة :

أنشئت شبكة توزيع مياه الشرب فى مدينة دمنهور عام ١٩٣٠ ، ثم تم إحلال وتدعيم الشبكة بعد ذلك لتلائم النمو السكانى والعمرانى للمدينة ، وتبلغ جملة أطوال شبكة توزيع مياه الشرب فى المدينة ١٧٧٧,٨ كم عام ١٩٩٨/١٩٩٩م ، وهى فى تزايد مستمر أطوالاً وأقطاراً ، وتقوم محطات مياه الشرب فى دمنهور بضخ المياه خلال هذه الشبكة بضغط مناسب بما يكفل وصولها أجزاء المدينة المختلفة بانسياب مناسب .

(جـ) استهلاك المياه :

تصل مياه الشرب داخل المساكن لحوالى ٩٤,٧ ٪ من جملة سكان مدينة دمنهور ، فى حين أن ١,١ ٪ تصل إليهم مياه الشرب بالمبنى ٠,٧ ٪ يحضرون المياه من صنابير الشبكة العمومية خارج المبنى لتصل بذلك نسبة السكان المتمتعين بخدمات مياه الشرب النقية فى المدينة إلى ٩٦,٦ ٪ من جملة سكان المدينة .

(د) متوسط نصيب الفرد من مياه الشرب فى مدينة دمنهور :

يرتفع متوسط نصيب الفرد من مياه الشرب فى مدينة دمنهور (١٨٤,٢ لتر/يوم) مقارنة بنظيره فى مركز دمنهور ومحافظة البحيرة (١٤٠,٥ لتر/يوم ، و٧٧,٥ لتر/يوم لكل منهما على الترتيب) ، وبذلك يتفوق متوسط نصيب الفرد من المياه فى المدينة على مثيله بالجمهورية والذى بلغ نحو ١٦٧,٥ لتر/يوم .

(ثانيا) شبكة الصرف الصحى :

(أ) محطات الصرف الصحى الرئيسية :

يبلغ عدد محطات الصرف الصحى الرئيسية فى مدينة دمنهور خمس محطات ويتباين توزيعها على مستوى شياخات المدينة فتتركز ثلاث منها فى غرب المدينة ، ومحطة واحدة فى جنوب شرق المدينة ، وأخرى فى شمال شرق المدينة .

(ب) محطات الصرف الصحى الفرعية :

تبلغ الطاقة الفعلية لمحطات الصرف الصحى الفرعية بمدينة دمنهور ١٩٤٠٠ م٣/يوم ، ويتباين نصيب كل محطة من جملة الطاقة الفعلية ، إذ تسهم محطات رفع المهاجرين ومحطة رقم (٢) ومحطة رقم (٣) مجتمعة بما يزيد على ثلاثة أرباع الطاقة الفعلية لمحطات الصرف الصحى الفرعية .

(جـ) محطة تنقية مياه الصرف الصحى ومعالجتها :

تخدم مدينة دمنهور محطتان لتنقية مياه الصرف الصحى هما : محطة تنقية دمنهور وتقع غرب الطريق الزراعى (القاهرة – الإسكندرية) ، ومحطة منشية الحرية وتخدم منطقة شرق ترعة الخندق .

وتبلغ الطاقة الفعلية لمحطات تنقية ومعالجة مياه الصرف الصحى بالمدينة ٥٠٤٢٦ م^{٣}/يوم ، وهى فى مراحلها الأولية ، وتأتى معظم هذه الطاقة من محطة دمنهور ، وتعمل هذه المحطات بكفاءة تصل إلى ٤٩,٣ ٪ من طاقتها التصميمية . وتتم معالجة مياه الصرف الصحى فى محطات التنقية بدمنهور ، ويتم صرف المياه فى المصرف الخيرى بالنسبة لمحطة دمنهور (غرب الطريق الزراعى) أو مصرف الحصة بالنسبة لمحطة تنقية منشية الحرية .

(د) كثافة شبكة الصرف :

بلغت جملة أطوال شبكة الصرف الصحى فى مدينة دمنهور نحو ٢٤٩,٦ كيلو متر ، بمتوسط ٢٧,٧ كم/ ١ كم^{٢} من مساحة المدينة ، مقابل ١٦,٣٥ بمتوسط ٢٤ كم/ ١ كم^{٢} عام ١٩٩٦م ، بنسبة زيادة مقدارها ١٥,٣ ٪ خلال هذه الفترة ، وهذه الزيادة تواكب النمو السكانى والعمرانى الذى تشهده مدينة دمنهور .

(ثالثاً) شبكة الكهرباء :

(أ) محطات توليد الكهرباء :

يبلغ عدد المحطات الحرارية لتوليد الكهرباء فى دمنهور خمس محطات ، وهى تزيد على نصف محطات إنتاج توليد الطاقة بالمحافظة ، تتوزع بين ثلاث للمحطات البخارية ومحطة واحدة غازية ومحطة توليد الدورة المركبة دمنهور الغازية .

وبلغت الطاقة الكهربائية المولدة من محطات دمنهور ٢٦٤٨,٥ مليون ك. و. س ، وهو ما يعادل ٤٨,٩ من جملة الطاقة المولدة فى المحافظة (٤,٥ ٪ من الطاقة المولدة من جملة الجمهورية) .

ويتباين نصيب كل محطة من محطات إنتاج الكهرباء فى دمنهور من جملة الطاقة الكهربائية المولدة ، إذ أسهمت المحطات التجارية بما يقرب من ثلثى الطاقة الكهربائية المولدة من محطات دمنهور ، ويرجع ذلك إلى ارتفاع كفاءة هذه المحطات والتى وصلت فى بعضها إلى ١٠٠ ٪ ، فى حين أسهمت المحطة الغازية بثلث الطاقة الكهربائية المولدة فى محطات دمنهور وتصل كفاءة هذه المحطات إلى ٩٢ ٪ من جملة طاقاتها التصميمية .

(ب) نقل الكهرباء وتوزيعها :

تصل الطاقة الكهربائية إلى مدينة دمنهور عن شبكة من الجهد المتوسط ٦٦ ك. ف ، والذى يتم تخفيضه إلى جهد ١١ ك. ف فى محطة محولات أبى الريش ومحطة محولات الخيرى ، ثم تقوم ثلاثة موزعات هى الإستاد (شبرا) وأبو الريش (طاموس) والهداية (سكنيدة) بتغذية المحولات المنتشرة فى المدينة على أن تقوم هذه المحولات بدورها فى تخفيض ٣٨٠/٢٢٠ ف وهو جهد التوزيع داخل المدينة ، وتبلغ أطوال شبكة الكهرباء ذات الجهد المتوسط فى مدينة دمنهور ١٣٨,٣ كم عام ١٩٩٨/١٩٩٩ فى حين بلغت أطوال شبكة الكهرباء ذات الجهد المنخفض ١٠٢١,٨ كم ، ويبلغ عدد المحولات الكهربائية فى المدينة ٣٧٠ محولاً كهربيا .

(ج) استهلاك الكهرباء :

تتعدد أغراض الاستهلاك فى مدينة دمنهور وذلك لتعدد الأنشطة الاقتصادية ، وقد بلغ جملة الطاقة الكهربائية المستهلكة فى المدينة ١٩٤,٠٧٢ مليون ك. و. س عام ١٩٩٨ م .

(رابعًا) شبكة الطرق (الشوارع) :

ترتبط مدينة دمنهور بإقليمها من خلال شبكة جيدة من طرق النقل تتمثل فى الطرق المرصوفة ، وخطوط السكك الحديدية ، والطرق المائية .

(أ) شبكة الطرق :

تغطي مدينة دمنهور شبكة من الشوارع بلغ مجموع أطوالها ١١٧ كم ، وتكون الشوارع المرصوفة فيها ٨٠٪ ، وتخص الشوارع الترابية النسبة الباقية .

(ب) الطرق المرصوفة :

تتباين أطوال الشوارع المرصوفة على مستوى شياخات المدينة ، فجاءت شبرا فى الصدارة بما يقارب خمس أطوال الشوارع المرصوفة فى المدينة ، وذلك لاتساع مساحتها وثقلها السكانى والخدمى ، إضافة إلى موقعها كمدخل شرقى للمدينة ، وشاركت سكنيدة بربع مجموع أطوال الشوارع المرصوفة بالمدينة ، ويرجع ذلك إلى موقعها كمدخل شمالى للمدينة ، وتأتى شياخة نقرها فى المركز الثالث .

(جـ) الطرق الترابية :

وتصل جملة أطوال الشوارع الترابية فى المدينة ٢٥ كم ، ويختلف توزيع هذه الشوارع على مستوى شياخات المدينة ، فتتصدر شبرا باقى الشياخات من حيث أطوال الشوارع الترابية ، ويرجع ذلك إلى اتساع مساحتها ، إضافة إلى وجود بعض النوايات القديمة ، تلتها طاموس وذلك لوجود بعض المناطق العشوائية وقلة الطرق المرصوفة بها ، ثم تأتى نقرها فى المركز الثالث ، وتقل الشوارع فى قرطسا وسكنيدة ، ويسبب ذلك وجود شبكة جيدة من الطرق (الشوارع) المرصوفة فيهما .

(د) وسائل النقل :

تتعدد وسائل النقل فى مدينة دمنهور ومنها سيارات الأجرة للأقاليم وسيارات النقل الداخلى وتاكسى بالعداد ، والسيارات الخاصة (الملاكى) والنقل .. وغيرها ، وقد بلغ عدد سيارات أجرة الأقاليم نحو ٢١١٤ سيارة ، ويرجع زيادة أعداد هذه السيارات إلى موقع مدينة دمنهور وسط مراكز محافظة البحيرة بوصفها العاصمة الإدارية للمركز والمحافظة ، كما أنها نقطة اتصال مهمة بين الإسكندرية والقاهرة .

وقد بلغت أعداد سيارات النقل الداخلى نحو ١٦ سيارة ، وتنقل السكان إلى مختلف أجزاء المدينة ، ويصل نصيب السيارة الواحدة من السكان نحو ٨٧٢٦ نسمة/ سيارة ، مما يعكس الازدحام الشديد على هذا النوع من وسائل النقل ، مما يجبر بعض السكان على استخدام نوع آخر من وسائل النقل هو السيارة الأجرة بالعداد ، والتى بلغت أعدادها نحو ١٢٣٢ سيارة تجوب شوارع المدينة لتنقل السكان .

(خامساً) شبكة الاتصال :

(أ) الخدمات الهاتفية :

تضم مدينة دمنهور سنترالين يتبعان الشركة المصرية للاتصالات بعد أن كانا سنترالاً واحداً قبل عام ١٩٩٠م ، حيث تم إنشاء سنترال ثان يقع فى شارع سليم البشرى بشياخة قرطسا ، ويخدم النصف الشرقى من المدينة ، إضافة إلى السنترال القديم والذى يقع فى شارع جلال قريطم بشياخة شبرا ويخدم النصف الغربى من المدينة . وتبلغ سعة سنترالى المدينة من الخطوط الهاتفية نحو ٥٠ ألف خط عام ٢٠٠٠ ، وقد بلغت الخطوط العاملة فى هذين السنترالين ٤٠٤٧ خطا ، وربما يعادل ٨٠٪ من جملة الخطوط فى المدينة ، وتزاد الخطوط العاملة فى سنترال شرق ، فى حين تقل الخطوط العاملة فى سنترال غرب ، وتوجد فى هذين السنترالين مجموعة من الخطوط الهاتفية (الكبائن) المجهزة لاستقبال الجمهور ، إضافة إلى الكبائن الخاصة والتى تنتشر فى أجزاء المدينة المختلفة .

(ب) الخدمات البريدية :

يبلغ عدد المكاتب البريدية الحكومية فى المدينة نحو ثمانية مكاتب ، وهو ما يعادل نصف جملة مكاتب المركز وحوالى ٥٪ من جملة المكاتب بالمحافظة ، ويتفاوت توزيع مكاتب البريد الحكومية على مستوى المدينة ، فيستأثر النصف الشرقى بثلاثة أرباع هذه المكاتب مقابل ربع المكاتب للنصف الغربى ، وجاءت شياخة سكنيدة فى صدارة الشياخات من حيث أعداد مكاتب البريد الحكومية .

(سادساً) الخدمات التعليمية والثقافية والترفيهية :

(أ) الخدمات التعليمية :

يبلغ عدد مدارس التعليم الابتدائي «العام والخاص ٣٦ ، ١ مدرسة على الترتيب ويتفاوت توزيع هذه المدارس على مستوى المدينة ، فتضم شبرا وسكنيدة ما يقرب من ثلى أعداد المدارس الابتدائية فى حين تسهم باقى الشياخات بما يزيد على الثلث . وتستوعب المدارس الابتدائية فى دمنهور ٥٨٠ فصلاً ، وتأتى شبرا فى الصدارة من حيث أعداد الفصول تليها سكنيدة حيث تسهمان معاً بنحو ثلثى أعداد الفصول . ويبلغ عدد تلاميذ المرحلة الابتدائية فى مدينة دمنهور ٢٩٠٢٣ تلميذاً ، يلتحق ٢٢٧٩٠ تلميذاً بالمدارس الحكومية بنسبة ٧٨,٥٪ من جملة تلاميذ هذه المرحلة فى مقابل ٦٢٣٣ للمدارس الخاصة ، ويتفاوت توزيع هؤلاء التلاميذ على مستوى المدينة ، فتستأثر شياختا شبرا وسكنيدة بما يقرب من ثلثى أعداد التلاميذ ، وقد بلغ عدد المدرسين فى هذه الحلقة عام ١٩٩٩/٩٨ حوالى ١٢٤٩ مدرساً .

يبلغ عدد المدارس الإعدادية فى مدينة دمنهور ١٢ مدرسة ، ويتفاوت توزيع هذه المدارس على مستوى شياخات المدينة فتستأثر شياخة شبرا بما يزيد على خمس المدارس الإعدادية ، وتسهم سكنيدة بحوالى الثلث فى حين تستوعب شياخات نقرها وطاموس وقرطسا مجتمعة ربع أعداد المدارس الإعدادية فى مدينة دمنهور .

وتضم المدارس الإعدادية ٣٢٩ فصلاً ، وهو ما يعادل ٧٦,٥٪ من جملة أعداد فصول التعليم الأساسى وتستوعب هذه الفصول ١٨٤١٣ تلميذاً ، بما يعادل ٨٤٪ من جملة أعداد طلاب التعليم الأساسى ويتركز نحو خمس جملة الفصول والتلاميذ فى شبرا ، ونحو ثلث الفصول والتلاميذ فى سكنيدة ، والجزء الباقى من نصيب شياخات قرطسا ونقرها وطاموس ويبلغ عدد المدرسين فى هذه المدارس ٦٩٩ مدرساً ، وهو ما يزيد قليلاً على ثلث أعداد المدرسين فى مرحلة التعليم الأساسى .

التعليم الثانوى :

يبلغ عدد مدارس التعليم الثانوى العام فى مدينة دمنهور خمس مدارس ، تتوزع على مستوى شطرى المدينة بواقع ٣ : ٢ لصالح النصف الشرقى من المدينة ، إضافة إلى مدرستين للتعليم الثانوى الأزهرى وتتركز هذه المدارس فى شبرا .

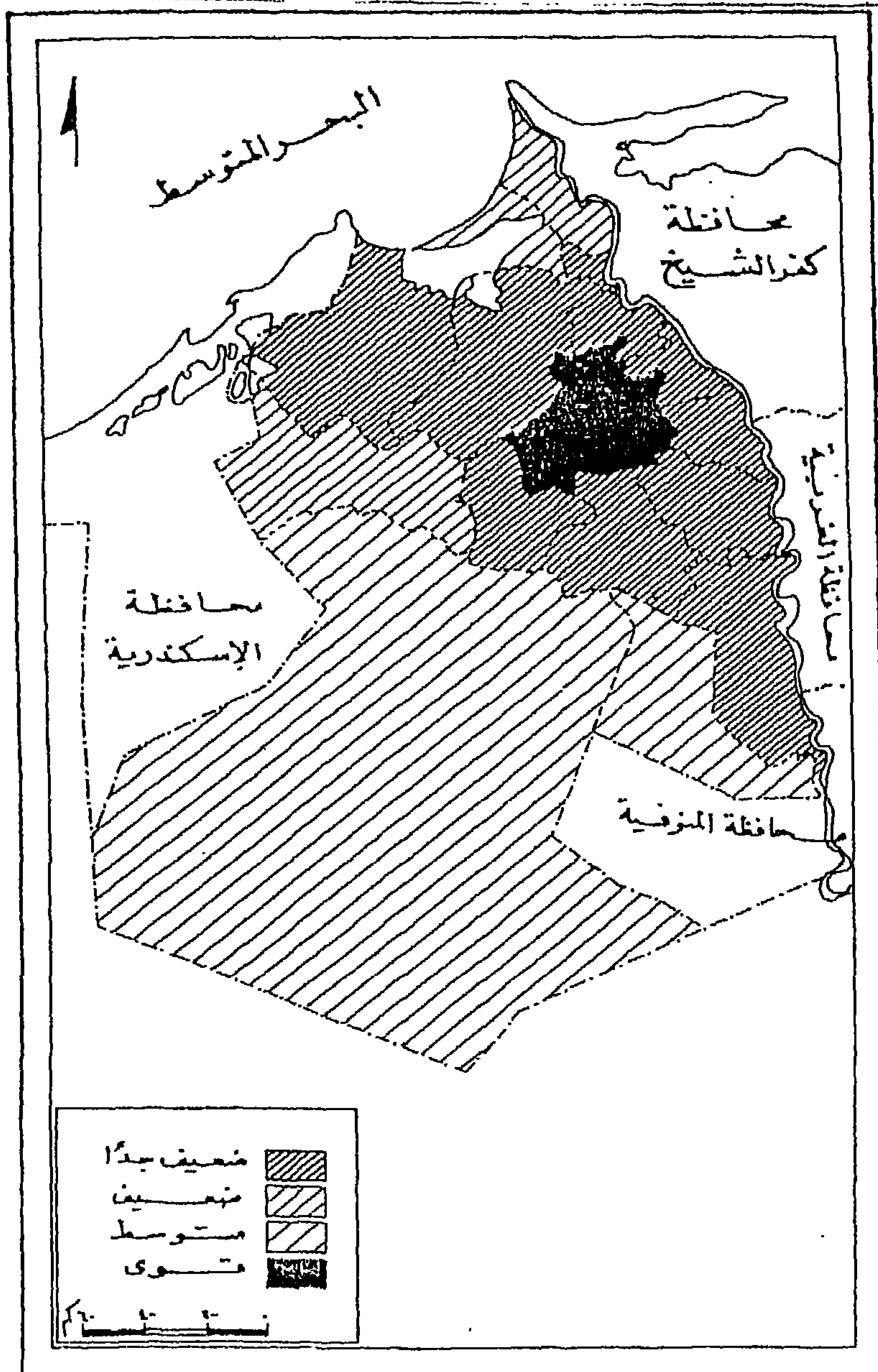
ويبلغ عدد مدارس التعليم الفنى فى مدينة دمنهور ثمانى مدارس ، تتوزع مناصفة بين نصفى المدينة الشرقى والغربى ، ويستأثر التعليم الصناعى بنحو نصف أعداد مدارس التعليم الفنى ، فى حين تسهم مدارس التعليم الزراعى والتعليم التجارى بالنصف الآخر ، ويبلغ عدد الفصول فى التعليم الثانوى العام الأزهرى ١٩٩ فصلاً ، بما يعادل ١٩,٨ ٪ من جملة فصول التعليم الثانوى ، ويسهم النصف الغربى بما يزيد على نصف هذه الفصول (٥٤٪) فى مقابل ما يقل على نصف هذه الفصول ٤٦ ٪ للنصف الشرقى ويبلغ عدد الفصول فى الثانوى الفنى ٨٠٣ فصول ، بما يتجاوز أربعة أخماس الفصول فى التعليم الثانوى ، وتتركز ثلاثة أخماس هذه الفصول فى مدارس النصف الغربى للمدينة فى مقابل الخمسين فى النصف الشرقى ، ويتباين أعداد الفصول حسب نوع التعليم ، فيستحوذ التعليم الصناعى على ثلثى هذه الفصول فى حين تسهم مدارس التعليم الزراعى والتجارى بالثلث الباقى من أعداد الفصول فى التعليم الفنى .

ويبلغ عدد تلاميذ التعليم الثانوى العام والأزهرى ٩٣٧٧ طالباً ، بما يعادل ٢٤,٥ ٪ من جملة الطلاب فى هذه المرحلة ، فى حين يصل عدد تلاميذ التعليم الفنى ٢٨٨٠٠ تلميذ بما يعادل ٧٥,٤ ٪ من جملة الطلاب فى التعليم الثانوى ويبلغ عدد المدرسين فى هذه المرحلة (عام وفنى) ٢٨٥٨ مدرساً بما يعادل ٥٨,١ ٪ من جملة أعداد المدرسين فى المدينة ، منهم ٥٣٤ مدرساً فى التعليم الثانوى العام ، بما يعادل ١٨,٧ ٪ من جملة المدرسين فى هذه المرحلة .

التعليم الجامعى :

تضم مدينة دمنهور ست كليات ومعهدين وتتركز الكليات الست فى شياخة سكنيدة متقاربة فى حين يقع أحد المعهدين فى نقرها والآخر فى شبرا ، والكليات هى التربية والآداب والزراعة والتجارة وتتبع جامعة الإسكندرية ، إضافة إلى كليتى الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية ويتبعان جامعة الأزهر ، وتستوعب هذه الكليات مجتمعة ٢١٣٥١ طالباً ، ويتفاوت توزيع هؤلاء الطلاب على مستوى هذه الكليات ، أما المعهدان فهما المعهد العالى للخدمة الاجتماعية ويقع فى شياخة نقرها ، والمعهد المتوسط الفنى التجارى ويقع فى شياخة شبرا ويستوعب المعهدان ١٠٨٨٤ طالباً .

ومن خلال دراسة مجال نفوذ التعليم الثانوى والجامعى فى مدينة دمنهور يمكن تقسيم إقليم مدينة دمنهور التعليمى إلى (شكل ٨) : **نفوذ قوى** ، ويشمل نواحى مركز دمنهور ، **نفوذ متوسط** :



شكل (٨) نفوذ مدينة دمنهور التعليمى

ويضم نواحي مراكز أبو حمص ، كفر الدوار ، وكوم حمادة والدلنجات وحوش عيسى والرحمانية وشبراخيت وإيتاي البارود ، **نفوذ ضعيف** : ويشمل نواحي مراكز إدكو ورشيد وأبى المطامير ، **نفوذ ضعيف جدا** : ويشمل مركز وادى النطرون .

(ب) الخدمات الثقافية :

- دور السينما والمسرح :

تضم مدينة دمنهور دارين للسينما ومسرحاً واحداً ، وتتمثل فى سينما ميامى وسينما الأهلى بشياخة قرطسا ، أما المسرح فهو فى سكنيدة ، ومعنى ذلك أن الخدمة تتركز فى النصف الشرقى من المدينة وتقدم هذه المراكز خدماتها لسكان المدينة وإقليمها المجاور .

- قصور الثقافة والمكتبات :

تحتوى مدينة دمنهور على ١٤ مكتبة ، يتفاوت توزيعها على مستوى المدينة ، فيتركز نصف هذه المكتبات فى سكنيدة ، وجاءت قرطسا فى المركز الثانى بما يزيد على ربع عدد المكتبات ، ويرجع ذلك إلى تركز مكتبات الحكم المحلى والطفل والإعلام فى حين تقل مساهمة الشياخات الأخرى لتصل أدناها فى نقرها كما تنعدم هذه الخدمة فى شياخة طاموس . وتضم مكتبات مدينة دمنهور العديد من الكتب والدوريات والتى يتجاوز عددها ١٣٦ ألف كتاب فى المدينة عام ١٩٩٩/٩٨ ، ويتباين توزيعها على مستوى شياخات المدينة ، فقد احتلت سكنيدة المركز الأول من حيث عدد المكتبات إلا أنها جاءت فى المركز الثانى من حيث عدد الكتب داخل المكتبات تاركة المركز الأول لقرطسا ، ويرجع ذلك إلى تركز المكتبات الكبرى فى قرطسا .

(جـ) الخدمات الترويحية:

ويمكن تقسيمها إلى :

الأندية الرياضية:

تضم مدينة دمنهور ١٥ نادى عام ١٩٩٩/٩٨م ، ويمثل هذا العدد نصف أعداد الأندية على مستوى المحافظة ، فتستأثر سكنيدة بثلثى أعداد الأندية الرياضية ويعزى ذلك إلى توافر أماكن إقامة الأندية ، إضافة إلى ارتفاع المستوى السكنى والخدمى فى سكنيدة بوصفها أحد محاور النمو العمرانى للمدينة ، وتستحوذ نقرها وشبرا مجتمعتين على ما يزيد عن ربع جملة أعداد الأندية ، وتسهم طاموس بالجزء الباقى من الأندية ، ولا توجد أندية رياضية فى قرطسا لارتفاع أسعار الأراضى ولمنافسة الاستخدامات الأخرى ، ويتبين من ذلك أن مدينة دمنهور تعانى من سوء توزيع الأندية بها وتبلغ جملة مساحة الأندية الرياضية فى مدينة دمنهور ٧٢٢٠٠م٢ ، وهى مساحة ضئيلة جدا ، وقد يفسر ذلك توافر مساحات فضاء بالمدينة وارتفاع أسعارها إضافة إلى منافسة الاستخدامات الأخرى ، وهذه المساحة الضئيلة سوف تؤثر بلا شك على كفاءة الأندية الرياضية فى تقديم خدماتها .

ويبلغ عدد أعضاء الأندية الرياضية فى مدينة دمنهور ١٤٢٧ عضواً ، وهو عدد قليل يعكس ضعف الإقبال على ممارسة الأنشطة المختلفة فى الأندية ، ربما يرجع إلى ارتفاع قيمة الاشتراكات بها .

مراكز الشباب:

توجد فى مدينة دمنهور ثلاثة مراكز للشباب هى النصر فى قرطسا ، والحرية وشباب مدينة دمنهور فى شبرا ، ويبلغ عدد المشتركين فى أنشطة مراكز الشباب بالمدينة ٢٢٨٠ مشتركًا يتباين توزيعهم على مستوى مراكز الشباب ويستأثر مركز شباب الحرية بما يقرب من ثلاثة أخماس هؤلاء المشتركين .

(سابعاً) الخدمات الصحية :

(أ) الخدمات العلاجية :

- أعداد المستشفيات وتوزيعها :

يخدم سكان مدينة دمنهور من المستشفيات الحكومية أربع مستشفيات ، ويتباين توزيعها على مستوى شياخات المدينة ، فيستأثر النصف الشرقى من المدينة بثلاثة أرباع المستشفيات مقابل ربع عدد المستشفيات للنصف الغربى ، أما المستشفيات الخاصة فيبلغ عددها بالمدينة أربعة ، كذلك يتباين توزيعها على مستوى مدينة دمنهور حيث يستحوذ النصف الشرقى على ثلاثة أرباع عدد المستشفيات مقابل الربع للنصف الغربى للمدينة .

- العيادات الطبية الخاصة :

يبلغ عدد العيادات الطبية الخاصة فى مدينة دمنهور ٣٠٧ عيادة طبية عام ٢٠٠٠م . ويتباين توزيع هذه العيادات على مستوى شياخات مدينة دمنهور ، إذ تستأثر قرطسا بثلث عددها تقريباً ، ويرجع ذلك إلى رغبة الأطباء فى فتح عياداتهم .

(ب) الخدمات الصحية الوقائية :

- مراكز رعاية الأمومة والطفولة :

يخدم مدينة دمنهور ثلاثة مراكز لرعاية الأمومة والطفولة عام ١٩٩٩/٩٨ ، وهو ما يوازى ١٦ ٪ من جملتها بالمحافظة ، وتنتشر هذه المراكز بواقع مركزين للنصف الشرقى أحدهما فى طاموس والآخر فى سكنيدة ، ومركزاً واحداً فى النصف الغربى فى شبرا .

- مراكز تنظيم الأسرة :

يقع فى مدينة دمنهور ١٥ مركزاً لتنظيم الأسرة عام ١٩٩٩/٩٨م وهو ما يعادل ٥٪ من جملة مراكز تنظيم الأسرة فى محافظة البحيرة ، ويتباين توزيع هذه المراكز على مستوى المدينة ،

فيستأثر النصف الشرقى للمدينة بنحو ثلثى عددها ، مقابل الثلث للنصف الغربى للمدينة ، ويتباين كذلك توزيع مراكز تنظيم الأسرة على مستوى شياخات المدينة ، فتستحوذ شبرا على ثلث عددها ، ويرجع ذلك إلى تركز ٤٢,٧ ٪ من الإناث فى سن الإنجاب ، تليها سكنيدة ونقرها بخمسة مراكز لتنظيم الأسرة .

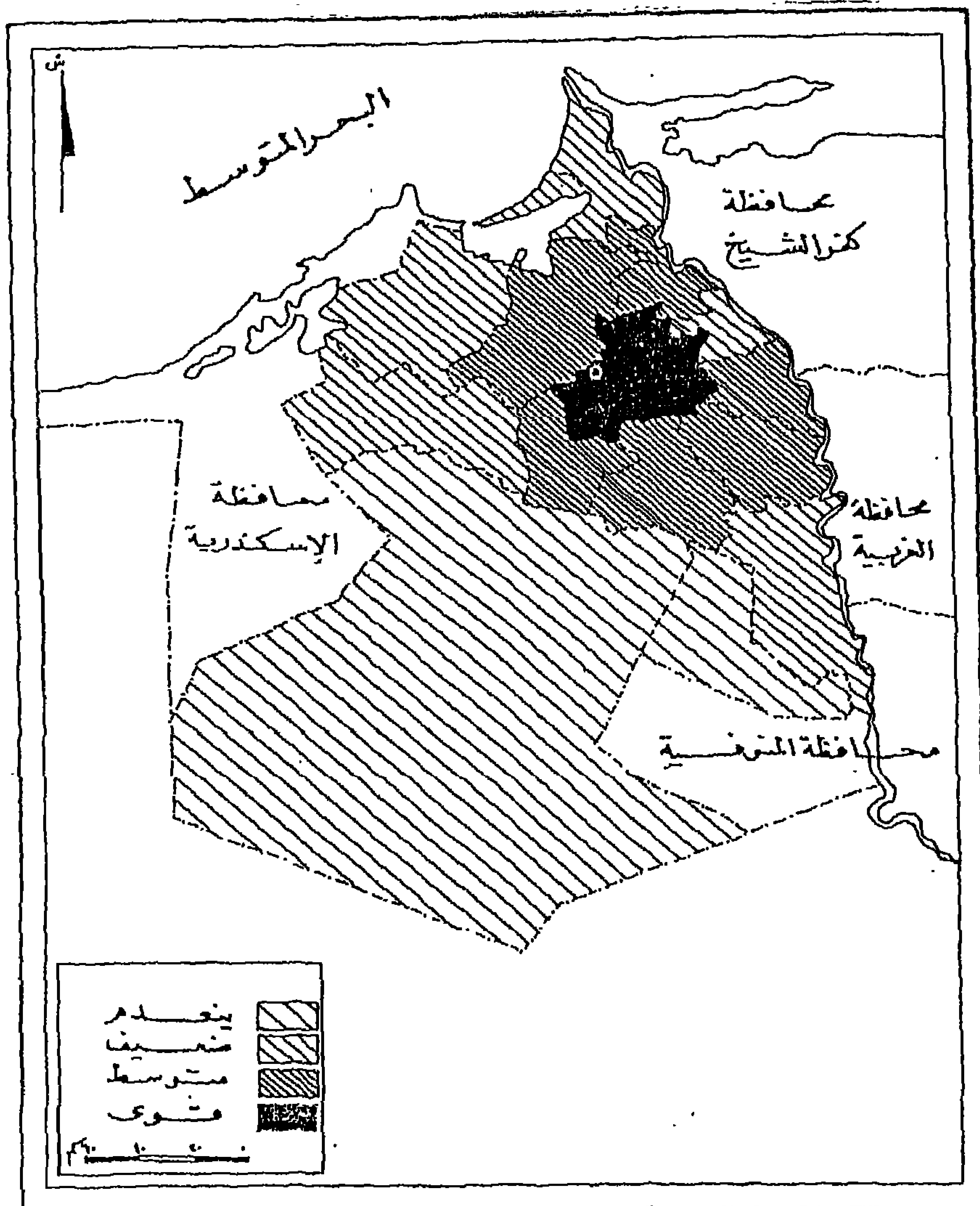
(جـ) إقليم المدينة الصحى :

يعتمد تحديد إقليم الخدمات الصحية لمدينة دمنهور من خلال تحديد مناطق نفوذ مستشفى دمنهور التعليمى (العام) ، ومستشفى الرمد ، ومستشفى الحميات ، ومستشفى الصدر ، ومن دراسة مجال نفوذ مستشفيات مدينة دمنهور من خلال بعض المترددين على العيادات الخارجية بالمدينة يمكن رسم خريطة الإقليم الصحى لمدينة دمنهور (شكل ٩) حيث تبين عدم اتساع نفوذ المدينة الصحى ليشمل كل مراكز محافظة البحيرة ، حيث أدى اتساع مساحة محافظة البحيرة وابتعاد بعض مراكزها عن مدينة دمنهور وتطرف مواقع بعض هذه المراكز أو بعض أجزائها إلى سيطرة منشآت صحية تتبع محافظات أخرى عليها ، فمثلاً قد أدى اقتراب مركزى الرحمانية وشبراخيت من حدود محافظة كفر الشيخ إلى اتجاه بعض سكان النواحى فيهما إلى مدن كفر الشيخ للاستفادة من خدماتها الصحية ، وقد أدى قرب مركزى إيتاى البارود وكوم حمادة من محافظتى الغربية والمنوفية إلى اتجاه بعض سكانهما لطلب الخدمات الصحية من بعض مدنهما ، والحال نفسه لبعض سكان مراكز رشيد وإدكو وكفر الدوار وأبى المطامير حيث يلجأ بعضهم لطلب الخدمة الصحية من مدينة الإسكندرية ، فى حين يلجأ بعض سكان مركز وادى النطرون لطلب الخدمة الصحية من مدن الإسكندرية والقاهرة والسادات .

وتبين مما سبق أن أجزاء كبيرة من محافظة البحيرة تقع تحت سيطرة منشآت صحية تتبع محافظات مجاورة لها مثل كفر الشيخ والغربية والمنوفية والإسكندرية والقاهرة ، وعلى ذلك يمكن تقسيم إقليم مدينة دمنهور الصحى إلى :

نفوذ قوى : ويشمل مدينة دمنهور والوحدات المحلية المجاورة لها وهى الأبعادية وإفلاقة ـس أم دينار وشرنوب ، إضافة إلى زاوية غزال .

نفوذ متوسط : ويشمل نواحى مراكز أبى حمص والمحمودية والدلنجات وحوش عيسى وبعض نواحى مراكز شبراخيت وإيتاى البارود .



شكل (٩) نفوذ مدينة دمنهور الصحى

نفوذ ضعيف : يضم مراكز رشيد وإدكو وأبى المطامير وكفر الدوار وكوم حمادة فى حين ينعدم النفوذ على مركزى وادى النطرون .

(ثامنًا) الخدمات التجارية :

يبلغ عدد الأسواق فى مدينة دمنهور ١٢ سوقًا يتفاوت توزيعها على مستوى المدينة فجاءت شبرا فى الصدارة بثلث عددها ، ويرجع ذلك إلى تركز خمسين من سكان المدينة بها ، وجاءت قرطسا فى المركز الثانى ، ومرد ذلك إلى موقعها المتوسط ، فى حين جاءت سكنيدة فى المركز الأخير حيث يعتمد سكانها على أسواق الشياخات الأخرى ، وخاصة التى تقع بالقرب من حدودها مع قرطسا (سوق ميامى) وشبرا (سوق الشاذلى) .

يبلغ عدد المحال التجارية فى مدينة دمنهور ٤٦١١ محلا يتفاوت توزيعها على المدينة ، فتأتى شبرا فى الصدارة بما يقرب من ثلث عدد المحال فى المدينة وقد يفسر ذلك زيادة عدد سكانها واتساع مساحتها ، ثم قرطسا بربع عدد المحال التجارية فى المدينة ويرجع ذلك إلى موقعها بين الشياخات فى حين احتلت شياخة سكنيدة المركز الأخير بسبب تركز كثير من المنشآت الخدمية بها والتى تشغل مساحات واسعة من أراضى الشياخة .

(تاسعًا) الخدمات الدينية والاجتماعية :

(أ) الخدمات الدينية :

- الخدمات الدينية الإسلامية :

يمكن تقسيم المساجد فى مدينة دمنهور إلى ما يلى :

المساجد الحكومية : تحتوى مدينة دمنهور على ٧٤ مسجداً حكوميا ، تمثل ثلثى عدد المساجد فى المدينة ، وهى نسبة فى طريقها إلى الزيادة لتلاؤمها مع سياسة الدولة فى بسط نفوذها على المساجد لضمان نشر الوعى الدينى الصحيح ومواجهة الأفكار المتطرفة . ويتباين توزيع

المساجد الحكومية على مستوى المدينة فتستأثر شياخة شبرا بما يقرب من ثلث عدد المساجد ، ربما يرجع ذلك إلى كثرة عدد سكانها وكذلك كبر مساحتها ، فى حين تضم شياختى نقرها وقرطسا خمس عدد المساجد الحكومية وبذلك تتركز المساجد فى المناطق القديمة من المدينة .

المساجد الأهلية : تضم مدينة دمنهور ٣٨ مسجداً أهليا ، تمثل ثلث عدد المساجد فى المدينة ، ويتفاوت توزيع المساجد الأهلية على مستوى شياخات المدينة ، فتستأثر شبرا بنصف عدد المساجد الأهلية فى المدينة للأسباب سالفة الذكر ، تليها سكنيدة وطاموس ، يعمل فى مساجد مدينة دمنهور ٥٤ إماماً وخطيباً عام ١٩٩٩م ، ويتفاوت توزيعهم على مستوى المدينة ، فتستحوذ شبرا على ما يقرب من ثلث عدد الأئمة فى حين تسهم قرطسا ونقرها بما يقرب من النصف ويرجع ذلك إلى زيادة عدد المساجد فى هذه الشياخات .

- الخدمات الدينية المسيحية :

– **توزيع الكنائس** : تضم مدينة دمنهور ست كنائس عام ١٩٩٨م ، وتغطى هذه الكنائس الست جميع طوائف المسيحية ، بواقع أربع كنائس للطائفة الأرثوذكسية ، وهى الطائفة الأكثر والأقدم انتشاراً فى مصر حيث يعود إنشاء أولى كنائسها فى المدينة عام ١٥٠٠ (كنيسة الملاك) ، وكنيسة واحدة للطائفة البروتستانتية وأخرى للطائفة الكاثوليكية ، وهما من الطوائف الأحدث والأقل انتشاراً فى مصر ، ويتفاوت توزيع الكنائس على مستوى المدينة فيستأثر النصف الشرقى بما يزيد على أربعة أخماس عددها مقابل خمس الكنائس للنصف الغربى للمدينة .

ويعمل فى كنائس مدينة دمنهور ١٤ كاهناً ، معظمهم ينتمون لكنائس الطائفة الأرثوذكسية الأكثر انتشاراً فى المدينة ، نسبة قليلة من الكهنة يعملون فى كنائس الطائفتين البروتستانتية والكاثوليكية ، ويتفاوت توزيع هؤلاء الكهنة على مستوى المدينة فتستحوذ قرطسا وطاموس ونقرها بما يقرب من ثلاثة أخماس عدد الكهنة فى المدينة ، فى حين تضم سكنيدة وشبرا الخمسين الآخرين . وتقدم الكنائس فى مدينة دمنهور مجموعة من الخدمات المتنوعة للسكان المسيحيين مثل الخدمات الدينية والثقافية والاجتماعية والصحية .

(ب) الخدمات الاجتماعية :

الوحدات الاجتماعية :

تضم مدينة دمنهور خمس وحدات اجتماعية ، تمثل ٤,٦ ٪ من جملة عددها بمحافظة البحيرة ، ويتباين توزيعها على مستوى المدينة ، فيستأثر النصف الشرقى بثلاث وحدات ، مقابل وحدتين لشبرا ووحدة واحدة لكل من نقرها وسكنيدة وطاموس وتنعدم هذه الخدمة فى قرطسا حيث تتبع وحدة أبى الريش فى طاموس ، ويتضح مما سبق أن توزيع الوحدات الاجتماعية غير مناسب على مستوى المدينة مع توزيع السكان ، وقد يفسر ذلك وجود عوامل أخرى تؤثر فى توزيع الوحدات غير السكان وبخاصة الوحدات الحكومية .

- الجمعيات الأهلية :

تضم مدينة دمنهور ٨٤ جمعية أهلية ، ويتباين توزيعها على مستوى مدينة دمنهور فتستأثر سكنيدة بما يقرب من نصف الجمعيات الأهلية بالمدينة ويرجع ذلك إلى ارتفاع المستوى التعليمى للسكان وميلهم إلى العمل التطوعى فى تشكيل الجمعيات الخيرية ، تليها شبرا بربع عدد الجمعيات لزيادة عدد السكان ، ثم تليها قرطسا ونقرها . وجاءت طاموس فى المركز الأخير من حيث عدد الجمعيات الأهلية فى المدينة بسبب موقعها المتطرف نسبيا .

(عاشراً) الخدمات الأمنية والقضائية :

(أ) الخدمات الأمنية :

- نقاط الشرطة :

تخدم مدينة دمنهور إضافة إلى مركز الشرطة نقطتان للشرطة ، الأولى تقع فى شياخة قرطسا وتخدم النصف الواقع فى شرق المدينة ، والأخرى فى شبرا وتخدم النصف الغربى للمدينة .

- **نقاط الإطفاء:**

يخدم مدينة دمنهور خمس نقاط للإطفاء من مجموع ٢٢ نقطة تخدم محافظة البحيرة ، وتتوزع نقاط الإطفاء على أساس ثلاث للنصف الغربي هي نقطة السجاد والخشب والإدارة ، في حين تتركز نقطتان للإطفاء في النصف الشرقي للمدينة وهي نقطة الزيوت في شياخة طاموس ونقطة وسط المدينة في قرطسا .

- **الخدمات القضائية:**

المحاكم:

تضم دمنهور نوعين من المحاكم يقعان في شياخة قرطسا وهي المحكمة الجزئية والتي تختص ببعض الدعاوى القضائية الخاصة بمركز دمنهور والمحكمة الابتدائية التي تختص بباقي الدعاوى القضائية الأخرى ، إضافة إلى أن لهما سلطة النظر بالطعن بالاستئناف للأحكام الصادرة من المحاكم الجزئية لمراكز محافظة البحيرة ، إضافة إلى دائرة استئناف دائمة .

- **مكاتب المحامين:**

يبلغ عدد مكاتب المحامين في مدينة دمنهور ١٦٢ مكتباً عام ١٩٩٥ ، ويتباين توزيع هذه المكاتب على مستوى المدينة ، فيستأثر النصف الشرقي من المدينة بثلاثة أرباع مكاتب المحامين في المدينة ، في حين يستوعب النصف الغربي ربع عدد المكاتب .

ونخلص مما سبق الضغط على الخدمات في مدينة دمنهور ، وضعف مستوى أداء كثير منها الضغط ، إضافة إلى نقص بعضها وسوء توزيع البعض الآخر .

الاستخدام الترفيهي:

وهي تتمثل في الحدائق والمنتزهات والمناطق الترفيهية ، والتي تشغل مساحة تزيد عن ١٤ ألف م٢ وتمثل حوال ٠,٨ ٪ من جملة مساحة الرقعة المبنية للنصف الشرقي من مدينة دمنهور ، وتتركز هذه المساحات في شياختي سكنيدة وقرطسا في حين تختفي تماماً من شياختي نقرها وطاموس .

ويتضح من ذلك أن مدينة دمنهور تعانى من نقص حاد فى الاستخدام الترفيهى على الرغم من أهميته لحياة المواطنين داخل المدن لما تمثله هذه المناطق كمتنفس ومكان للترويح ، إضافة إلى الدور الفعال الذى تلعبه هذه المناطق فى تلطيف ظروف الطقس المحلية داخل المدينة والتقليل من حدة تلوث الهواء الناتج عن أنشطة النقل وباقى الأنشطة الحضرية .

تتمثل استخدامات الأراضى المرتبطة بأنشطة النقل داخل مدينة دمنهور ، إضافة إلى خط سكة حديد القاهرة/ الإسكندرية فى العديد من مواقف سيارات الأجرة التى تربط مدينة دمنهور بالمدن المجاورة وتتوزع هذه المواقف فى شياخات سكنيدة وطاموس وشبرا ، إضافة إلى موقف الأوتوبيس الذى تم نقله حديثاً من قلب المدينة إلى شياخة شبرا ، وبذلك توجد محطة السكك الحديد فى شياخة قرطسا بوسط المدينة وتتصف حركة النقل داخل المدينة فى الجزء الشمالى منها بسهولة الوصول مقارنة بالأجزاء الوسطى والجنوبية من المدينة ، وترجع سهولة الوصول إلى هذه الأجزاء إلى وجود عدد من الطرق التى تربط بين مختلف أجزاء القسم الشمالى من المدينة سواء من يتخذ منها اتجاهاً (شمالاً / جنوباً) مثل شارع عزيز المصرى والجمهورية ، أو شرقاً / غرباً مثل الوحدة العربية والجيش وشارع عبد السلام الشاذلى وجواد حسنى وصلاح الدين و٢٣ يوليو ، وقد عمل إنشاء الكوبرى العلوى فوق شارع عبد السلام الشاذلى على سهولة الانتقال ما بين نصفى المدينة الغربى والشرقى وبخاصة الشمالى منها .

(حادى عشر) الاستخدامات المختلطة :

الأراضى الفضاء :

يوجد بمدينة دمنهور عدد من قطع الأراضى الفضاء التي تتخلل الرقعة المبنية للمدينة ، يبلغ عددها ٢٦٨ قطعة تغطى مساحة تزيد عن ٦١ ألف متر مربع تمثل ٣,٢٪ من مساحة النصف الشرقى من المدينة وإن بقاء هذه الأراضى الفضاء كما هى يرجع إلى عمليات الاستثمار نظراً لما تمثله هذه الأراضى من فرص مربحة خاصة فى ظل الكساد الذى تشهده السوق حيث يقوم المضاربون بشراء قطع الأراضى والإبقاء عليها دون استخدام أملاً فى ارتفاع أسعارها ، ومثل هذه الإجراءات من شأنها أن تعمل على قلة المعروض من الأراضى الأمر الذى يؤدى إلى زيادة أسعارها ويشجع هذا النظام عدم وجود ضريبة على الأراضى الفضاء بالمدن .

ارتفاعات المبانى :

يبلغ متوسط ارتفاعات المبانى بالنصف الشرقى من مدينة دمنهور فى شياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس حوالى ثلاثة أدوار ، ولا يختلف هذا المتوسط بين شياخات المدينة المختلفة فى حين تراوح أقصى ارتفاع لمبانى المدينة بين عشرة أدوار بشياخة قرطسا و١٢ دوراً بشياخة طاموس و٧ أدوار فى كل من شياختى نقرها وطاموس ، وبالرغم من انخفاض متوسط ارتفاعات المبانى بالمدينة فإن المبانى المنخفضة والتى يقل ارتفاعها عن أربعة أدوار تسود المناطق الأقدم بالمدينة خاصة فى شياخات قرطسا ونقرها وطاموس مقارنة بشياخة سكنيدة بشمالى المدينة ، وفى المقابل ارتفعت نسبة كل من المبانى متوسطة الارتفاع (٤-٦ أدوار) . والمبانى المرتفعة (أكثر من ٦ أدوار) فى شياخة سكنيدة حيث وصلت إلى ٤٥,٣ ٪ و١,٦ ٪ من جملة عدد المبانى لكل منهما على التوالى .

وترتبط زيادة ارتفاع المبانى وكثافة استخدامات الأرض بالرغبة فى تعظيم الاستفادة من قطعة الأرض بالمناطق التى ترتفع بها أسعار الأراضى نتيجة لعدد من العوامل يتصدرها سهولة الوصول والتى يحددها موقع قطعة الأرض بالنسبة للشوارع الرئيسية بالمدينة .

التداخل الرأسى لاستخدامات الأرض :

من الملاحظ أن الغالبيــة العظمــى من مبانــى مدينــة دمنهــور يتم استغلالها بواسطة أكثر من نشاط حيث نجد أن ٢٨,٣ ٪ من جملة عدد مبانى شياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس تضم أكثر من استخدام وهى تغطى مساحة ٤٠٥٥٣م٢ وهو ما يشكل حوالى ٢٠,٨ ٪ من جملة مساحة الرقعة المبنية لهذه الشياخات .

ويمكن تصنيف هذه المبانى إلى سبعة أنواع وفقًا لاستخداماتها المختلفة ، فهناك المبانى السكنية التجارية ، والسكنية الصناعية والسكنية الخدمية ، والتجارية الصناعية والتجارية الخدمية ، والصناعية الخدمية ، إضافة إلى المبانى متعددة الاستخدامات والتى تضم أكثر من اثنين من استخدامات الأرض المختلفة ومثل هذا النمط من التداخل الرأسى فى الاستخدامات المختلفة قد يمثل مشكلة فى حالة الاستخدامات المتداخلة كما هو الحال فى المبانى التى تضم استخدامات سكنية وصناعية والتى بلغ عددها ٣٥٩ منزلاً تمثل حوالى ٦,٤ ٪ من جملة عدد المبانى بشياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس . وتشغل مساحة تقدر بحوالى ٢٨ ألف م٢ . وكذلك المبانى التى تضم أكثر

من استخدام والتى يبلغ عددها ٣٧٤ مبنى تمثل حوالي ٥,٧ ٪ من جملة عدد مبانى شياخات سكنيدة وقرطسا ونقرها وطاموس والتى تشغل مساحة تزيد عن ٧١ ألف م٢ .

وتتضح من دراسة نمط استخدام الأرض بمدينة دمنهور الحقائق التالية :

– سيادة الاستخدامات السكنية والتى تغطى حوالى ٤٦ ٪ من جملة مساحة النصف الشرقى من المدينة .

– تركز المنشآت الصناعية فى شياخة طاموس بجنوب المدينة .

– انتشار الخدمات فى الجزء الشمالى والأوسط من المدينة مع قلتها تدريجيا بالاتجاه نحو الجنوب .

– اتساع مساحة الأراضى الفضاء فى المدينة .

وبالرغم من ذلك تعانى مدينة دمنهور من عدة مشكلات يمكن حصرها فيما يلى :

(*) تأثر الكثير من المناطق السكنية بالسلبيات الناتجة عن الاستخدام الصناعى .

(*) نقص الخدمات التعليمية فى بعض المناطق .

(*) النقص الشديد فى المناطق الترفيهية .

(*) تعدد استخدامات الأرض فى كثير من المناطق واختلافها .

(*) تدهور الأرض الزراعية وانكماشها .

وفى المقابل تتصف الأنماط الحالية لاستخدامات الأرض بمدينة دمنهور بالعديد من الإيجابيات منها :

(*) الفصل فى بعض الحالات لمواقع الاستخدامات المزعجة عن الاستخدامات الأخرى .

(*) اتساع مساحة الأراضى الفضاء غير المستغلة داخل المدينة والتى يمكن استغلالها فى كثير من الاستخدامات .

وفى النهاية فيمكن تطوير الأراضى الفضاء داخل كردون المدينة عن طريق توفير المرافق والخدمات وتشجيع الأفراد والمؤسسات على تطوير تلك المناطق وتنميتها .

وكذلك يجب العمل على نقل الاستخدامات الصناعية من داخل الكتلة المبنية بالمدينة إلى منطقة صناعية جديدة تنشأ خصيصاً فى جنوب المدينة وزيادة الاهتمام بتطوير الكبارى والأنفاق بين نصف المدينة الشرقى والغربى . لتستوعب الزيادة المتوقعة فى حركة المرور فى المستقبل .

المشكلات الحضرية والتخطيط للمستقبل

تعانى مدينة دمنهور من العديد من المشكلات المرتبطة بنمط استخدام الأرض السائد .

وتتمثل أهم هذه المشكلات فيما يلى :

– نقص الخدمات التعليمية فى مرحلة رياض الأطفال :

وهى من الخدمات التعليمية الضرورية التى يجب توفيرها داخل المدن نظراً لخروج المرأة إلى العمل وتنامى دور هذه المؤسسات التعليمية فى تربية الأطفال ورعايتهم فى أوقات العمل .

– تضرر كثير من المناطق من التأثيرات السلبية الناتجة عن المناطق الصناعية والسكك الحديدية حيث شملت المنطقة المتضررة من الأنشطة الصناعية ٥٠٤٠ مبنى تشغل مساحة ٧٣٠,٥ ألف متر مربع تمثل حوالى ٢٧,٥ ٪ من جملة مساحة النصف الشرقى من مدينة دمنهور . وفى الوقت نفسه هناك ٧٧٤ مبنى بشرق المدينة يعانى من مستويات ضوضاء عالية نتيجة لمرور قطارات سكة حديد القاهرة/ الإسكندرية فى وسط المدينة ، وقد بلغت جملة مساحة هذه المبانى حوالى ١٦٥ ألف متر مربع تشكل حوالى ١٨,٥ ٪ من جملة مساحة شياخات سكنيدة وطاموس ونقرها وقرطسا .

– النقص الحاد فى المناطق المفتوحة والمناطق الترفيهية ، حيث تبلغ جملة مساحة هذه المناطق حوالى ١٤,٦ ألف متر مربع بالجزء الشرقى من مدينة دمنهور تتوزع على اثنتين من شياخات المدينة هى قرطسا وسكنيدة . وبالنظر إلى حجم سكان المدينة البالغ عام ١٩٩٦ حوالى ١٢١,٢ ألف نسمة يتضح أن المدينة تعانى من نقص حاد فى المناطق المفتوحة والمناطق الترفيهية مقارنة بالمعايير التخطيطية المصرية والتى توصى بتوفير متر مربع واحد من المناطق المفتوحة لكل ٣,٥ نسمة من السكان (على سبيل المثال يجب توفير حدائق مساحتها ٦ آلاف متر مربع لكل حى سكنى يبلغ عدد سكانه ٢٠ ألف نسمة) .

تعدد استخدامات المبانى :

أمكن تمييز سبعة أنماط من المبانى تحوى خليطًا من الاستخدامات هى سكنى تجارى ، وسكنى صناعى ، وسكنى خدمى ، وتجارى صناعى ، وتجارى خدمى ، وصناعى خدمى ، ومبانٍ تحوى أكثر من استخدامين . وتمثل هذه المبانى مشاكل فى حالتى احتواء المبنى على استخدامات

متضارية كما هو فى حالة النمط السكنى الصناعى احتواء المبنى على أكثر من استخدامين ويشكل هذان النمطان معًا ٦,٤ ٪ من جملة عدد المبانى وحوالى ٥,٧ ٪ من جملة مساحة مبانى النصف الشرقى من المدينة . وتتوزع هذه المبانى فى مناطق مختلفة من المدينة ، بلغ عددها بالجزء الشرقى من المدينة ٣٢٤٨ مبنى تشغل مساحة ٤٠٥,٥ ألف متر مربع .

– تناقص مساحة الأرض الزراعية نتيجة لقلة مساحة الأراضى الفضاء المتاحة والتى يمكن البناء عليها فى حدود المدينة لذلك يتجه السكان نحو أطراف المدينة للبناء على الأرض الزراعية . بالرغم من سن القوانين التى تجرم البناء على الأراضى الزراعية ، وقد تم تقدير مساحة الأرض الزراعية التى فقدت نتيجة الزحف العمرانى للمدينة واتساع رقعتها المبنية خلال النصف الثانى من القرن العشرين بحوالى ١٧١٢ فدان .

ومما سبق تبين أن مدينة دمنهور فى حاجة ماسة لوضع خطة نمو مستقبلية توضع على أسس ومعايير علمية مدروسة تهدف فى النهاية إلى حل معظم مشكلاتها مع وضع الضوابط التالية فى الاعتبار :

– الحفاظ على الأرض الزراعية المحيطة بكردون المدينة وحمايتها من الزحف العمرانى وبخاصة فى اتجاه الغرب والشمال .

– توفير الخدمات والمرافق الأساسية اللازمة لتنمية الأراضى الفضاء والأراضى الزراعية داخل حدود كردون المدينة ، حيث تمثل هذه الأراضى مناطق التوسيع المستقبلى للمدينة .

– نقل بعض الأنشطة الصناعية التى تضر بالبيئة وباستخدامات الأراضى المحيطة بها ويصعب الحد منها من المناطق السكنية إلى منطقة صناعية تنشأ خصيصًا فى جنوب المدينة لتستوعب هذه الأنشطة .

– تطوير المعابر فوق السكة الحديد التى تربط بين شطرى المدينة الغربى والشرقى لتستوعب الزيادة المتوقعة فى حركة المرور .

– توفير مساحات مفتوحة ومناطق ترفيهية للسكان بالمدينة .

مدينة كفر الشيخ

أحمد محمد أبو المجد أبو زيد(*)

مقدمة :

تمثل مدينة كفر الشيخ عاصمة لمحافظة تعتبر من أحدث محافظات الدلتا نشأة ، فمحافظة كفر الشيخ هي المحافظة الوحيدة التي أضيفت إلى الخريطة الإدارية للدلتا منذ عهد محمد علي[1] ، إذ أنشئت سنة ١٩٤٩م فصلا عن محافظة الغربية تحت اسم مديرية الفؤادية ، وفي سنة ١٩٥٤م تغير اسمها إلى مديرية كفر الشيخ نسبة إلى قاعدتها الإدارية مدينة كفر الشيخ ثم إلى محافظة كفر الشيخ عام ١٩٦٠م . وفيما يلي دراسة لهذه المدينة من الجوانب التالية :

أولا : الموقع والخصائص الموضعية

موقع المدينة وموضعها وأسباب نشأتها في هذا المكان وليس في غيره ، والعوامل التي ساعدت على نشأتها قضايا تفرض نفسها على دارسي المدن ، وذلك لما لها من دور حاسم ليس فقط في مورفولوجية المدينة وحياتها بل وفي نموها أو تدهورها ، فجغرافية المدينة تعنى في المقام الأول دراسة بيئة المدينة[2] ويأتي في مقدمتها مايلي :

(*) مدرس بكلية التربية جامعة كفر الشيخ .

(١) عمر الفاروق السيد رجب : جغرافية السكن في محافظة كفر الشيخ ، دكتوراه غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٧٢م ، صـ٢ .

(٢) انظر :

a- Taylor, F. J. and Kettle, G.,: "Geography of Urban places" London, Methen, 1970, P. 4.

(ب) فتحي محمد أبو عيانة : جغرافية العمران ، دراسة تحليلية للقرية والمدينة ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩١م ، صـ١٤٣ .

١ - الموقع الفلكى والجغرافى :

تقع مدينة كفر الشيخ عند التقاء دائرة عرض ٧َ ٣١ ْ شمالا بخط طول ٥٦َ ٣٠ ْ شرقًا[٣] ، وهى بذلك تشغل موقعاً متميزاً فى شمال وسط دلتا النيل ، شكل رقم (١) حيث التقاء المناطق الغنية زراعيًا والمتميزة بعمرانها المتكتل فى وسط الدلتا ومناطق البرارى المستصلحة حديثًا بعمرانها المبعثر فى شمال الدلتا . ولا شك أن لذلك أثره على تطور المدينة ووظائفها ، فبالإضافة إلى الوظيفة الإدارية التى عرفتها المدينة منذ فترة طويلة (١٨٢٦م) ، هيأ لها هذا الموقع أن تكون بمثابة مركز لتجميع الحاصلات الزراعية ، ومن ثم نشطت حرفة التجارة وخاصة بعد الطفرة التى حدثت فى طرق النقل ووسائله والتى جاء فى مقدمتها خطوط السكك الحديدية والطرق المرصوفة .

ورغم أهمية موقعها إلا أنه مع تنامى عمليات استصلاح الأراضى فى شمال الدلتا بدأت مشكلة تطرف موقعها بالنسبة لإقليمها الإدارى فى الظهور شيئاً فشيئاً ، ففى الوقت الذى لا تبعد فيه المدينة عن الحدود الجنوبية للمحافظة بأكثر من ٧ كم ، تبعد عن حدودها الشمالية بحوالى ٦٠ كم ، شكل رقم (٢) وقد ترتب على ذلك ارتفاع نسبة انحراف موقع مدينة كفر الشيخ عن الوسط الهندسى لإقليمها الإدارى بنحو ٥٣,٩ ٪ ، حيث تبعد المدينة عن الوسط الهندسى ، والذى يبلغ ٣٤,٨ كم بحوالى ١٨,٨كم[٤] .

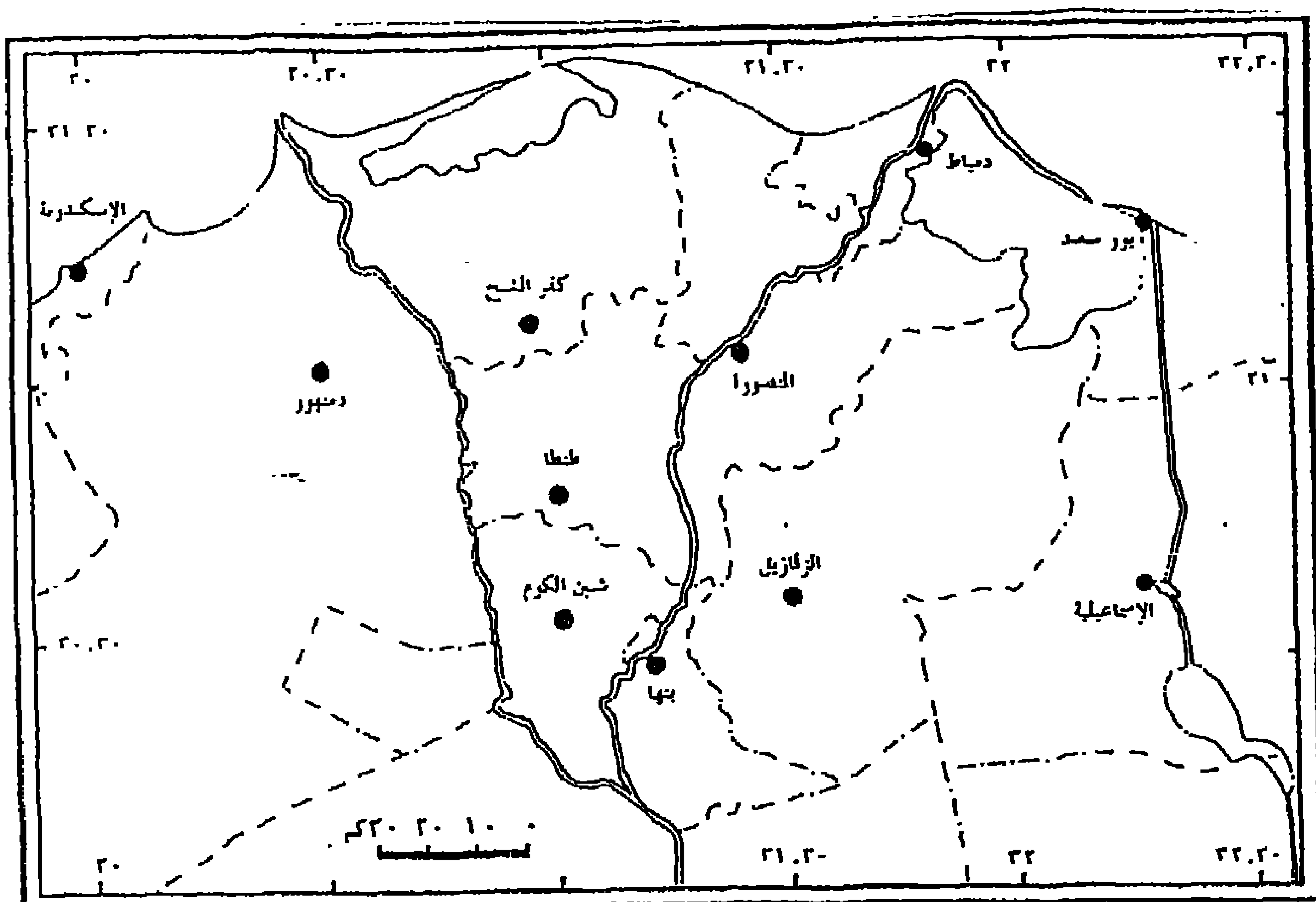
وإذا كان تطرف موقع العاصمة ليس قاصراً على محافظة كفر الشيخ فقط وإنما يمتد أيضاً إلى محافظات أخرى مثل : القليوبية – الدقهلية – الشرقية ... فإن مدينة كفر الشيخ جاءت فى المرتبة الأولى بين مدن المحافظة من حيث مركزية عقد الشبكة ، كذلك احتفظت بالمرتبة نفسها بالنسبة لإمكانية الوصول سواء من حيث عدد الوصلات أو عدد العقد البينية فى شبكة الطرق الحضرية المرصوفة فى المحافظة ، فى حين جاءت فى المرتبة الثالثة بعد مدينتى سيدى سالم والرياض تبعاً لأطوال الوصلات بين العقد الحضرية بالشبكة[٥] ، أيضاً يلاحظ بالنسبة للسكك الحديدية أنها تحتل مرتبة متقدمة وإن نافستها مدينتا قلين ودسوق من حيث إمكانية الوصول تبعاً للمتغيرات السابقة .

---

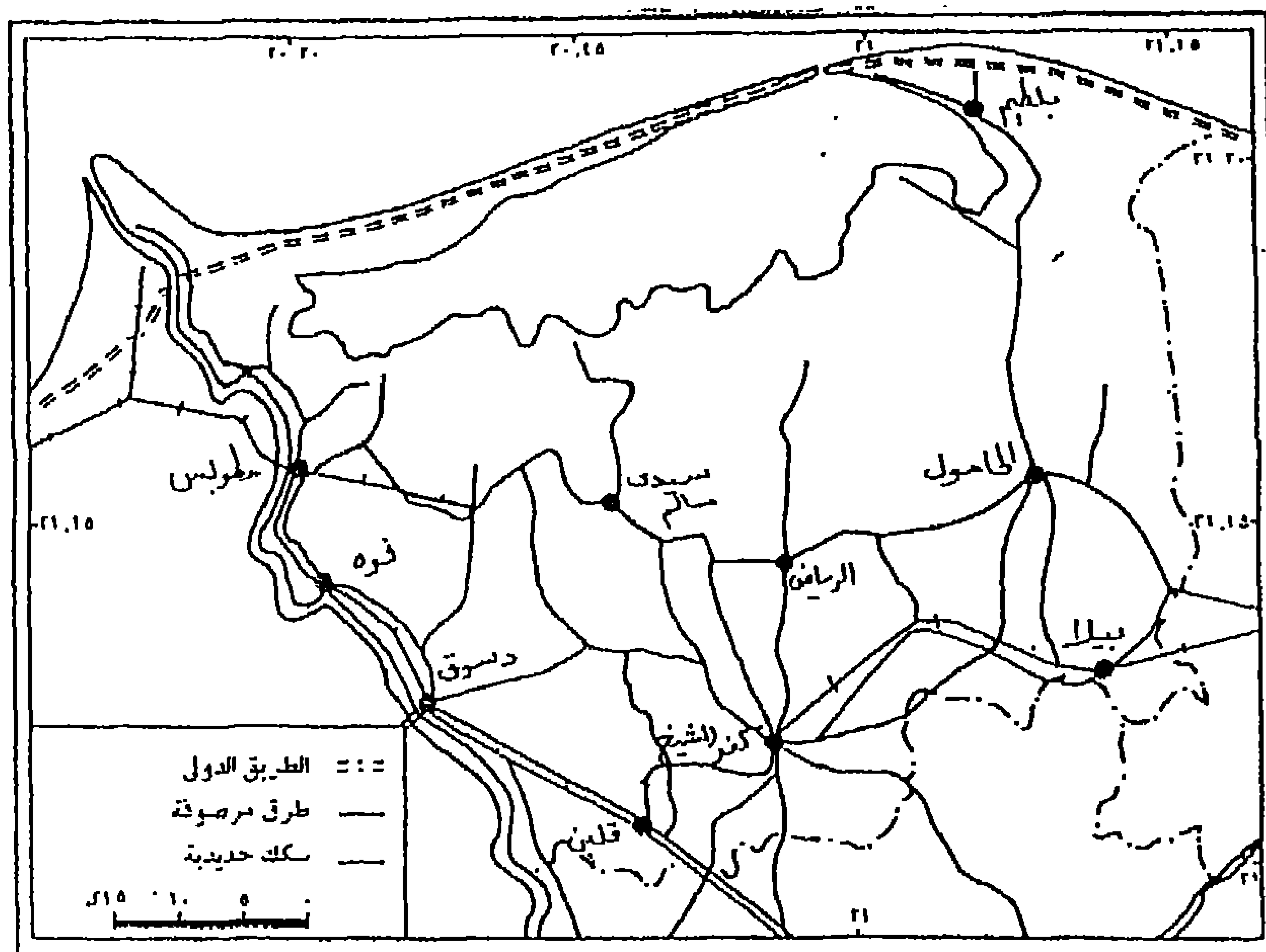
(٣) الهيئة المصرية العامة للمساحة : أطلس مصر الجغرافى ١ : ١٠٠,٠٠٠ لوحة دمنهور رقم ٣١/٢٠,٣٠ .

(٤) فتحى مصيلحى ، علاء الدين عبد الخالق : تجربة التعمير المصرية من خلال الأطلس التاريخى للوجه البحرى عند عمر طوسون ، مطابع التوحيد الحديثة ، شبين الكوم ، ١٩٩٦م ، صـ ١٣٨ .

(٥) فايز حسن غراب : شبكة الطرق الحضرية المرصوفة فى محافظة كفر الشيخ – مجلة بحوث كلية الآداب ، جامعة المنوفية ، العدد الثانى عشر ، يناير ١٩٩٣م ، صـ ١٥٨ – ١٦٦ .



شكل رقم (١) موقع مدينة كفر الشيخ بين عواصم محافظات الوجه البحرى



شكل رقم (٢) موقع مدينة كفر الشيخ من شبكة الطرق البرية فى محافظة كفر الشيخ

ولا شك أن لذلك أثره على الوظائف التى تمارسها المدينة خاصة وأنها تشغل مركزاً وسطاً بين عواصم محافظات الوجه البحرى من حيث إمكانية الوصول تبعًا لأطوال المسافات بينها ، فقد بلغ المتوسط الحسابى للمسافة بين المدينة وعواصم محافظات الوجه البحرى ١٠٨ كم فى حين أنه وصل إلى ٩١,٦ ، ٢٢٢,٨ كم بالنسبة لمدينتى طنطا وبورسعيد على التوالى ، حيث تتوسط أولاهما أراضى دلتا النيل ، بينما تقع الأخرى فى أقصى شمال شرق الدلتا[٦] .

٢ - الموضع :

يقصد بالموضع البقعة التى تقوم فوقها المدينة[٧] ، ويشتمل على المعالم الدقيقة للأراضى التى دب الاستقرار فوقها وانتشر على سطحها[٨] ، وتأتى أهمية دراسة هذه المعالم لما لها من دور واضح فى حياة المدينة وتطورها ، وفيما يلى دراسة لهذه المعالم :

(أ) التركيب الجيولوجى :

لدراسة التركيب الجيولوجى لموضع المدينة أهمية كبيرة فى تخطيطها وتنظيم استخدامات الأرض بها كما أن له أثراً واضحاً على تمديد شبكات البنية الأساسية ، علاوة على أنه يحدد مناطق التوسع العمرانى الأفقى والرأسى ، حيث يؤثر مستوى الماء الباطنى وتكوينات ما تحت التربة على تحمل المبانى وتكلفة وضع الأساسات ، فالأراضى الطينية التى تحتوى على طبقة صماء تكون مناسبة للنمو العمرانى الرأسى حيث تصل قوة تحملها إلى ٤ كجم / سم٢ فى حين تقل قوة تحملها لتصل إلى ١,٥ كجم/سم٢ إذا كانت رطبة[٩] . ومن دراسة القطاعات الجيولوجية لمنطقة الدراسة شكل رقم (٣) يتضح مايلى :

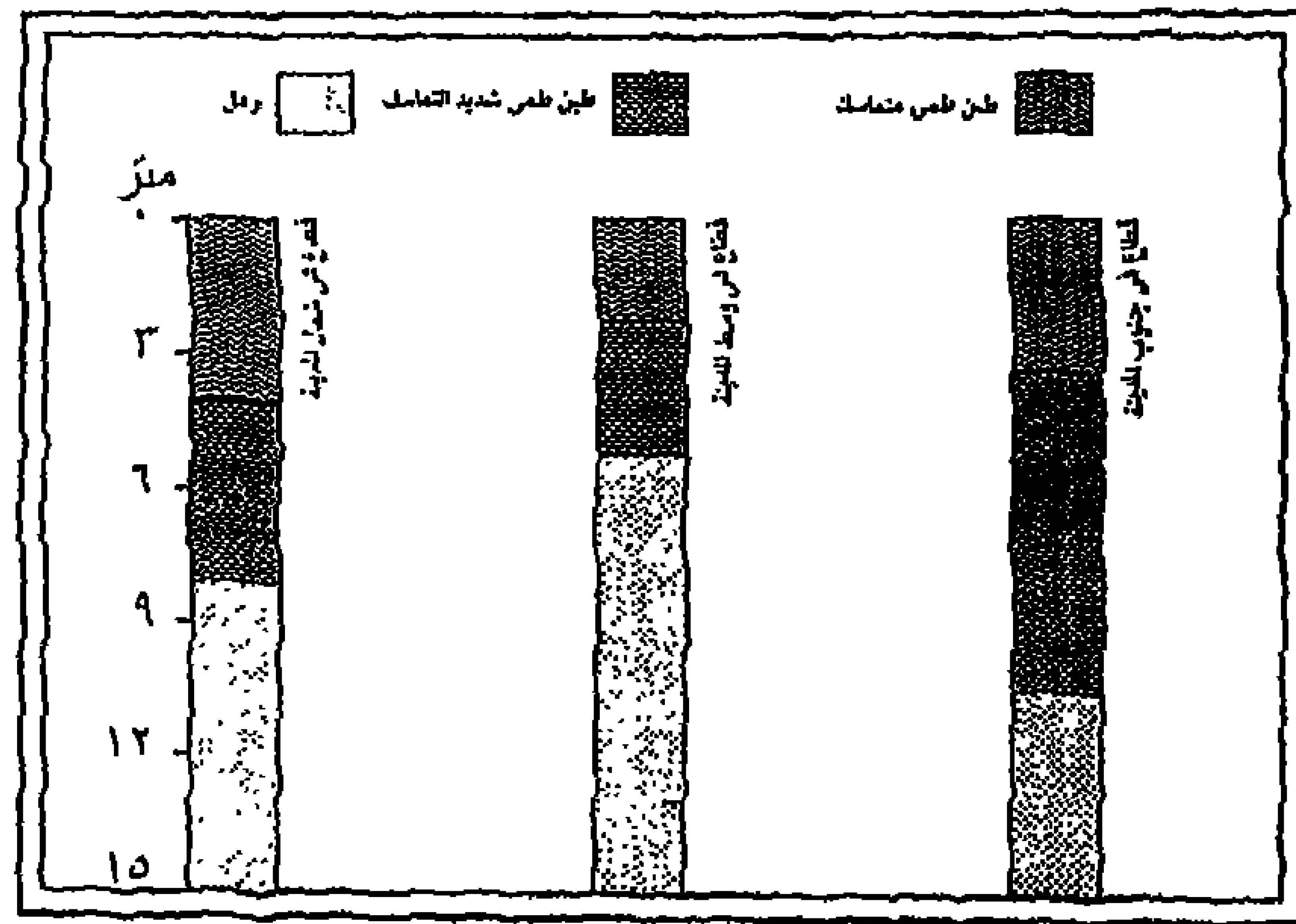
---

(٦) وزارة النقل : الهيئة العامة للطرق والكبارى ، طرق مواصلات جمهورية مصر العربية ، مقياس ١ : ٤٠٠,٠٠٠ عام ٢٠٠٠ .

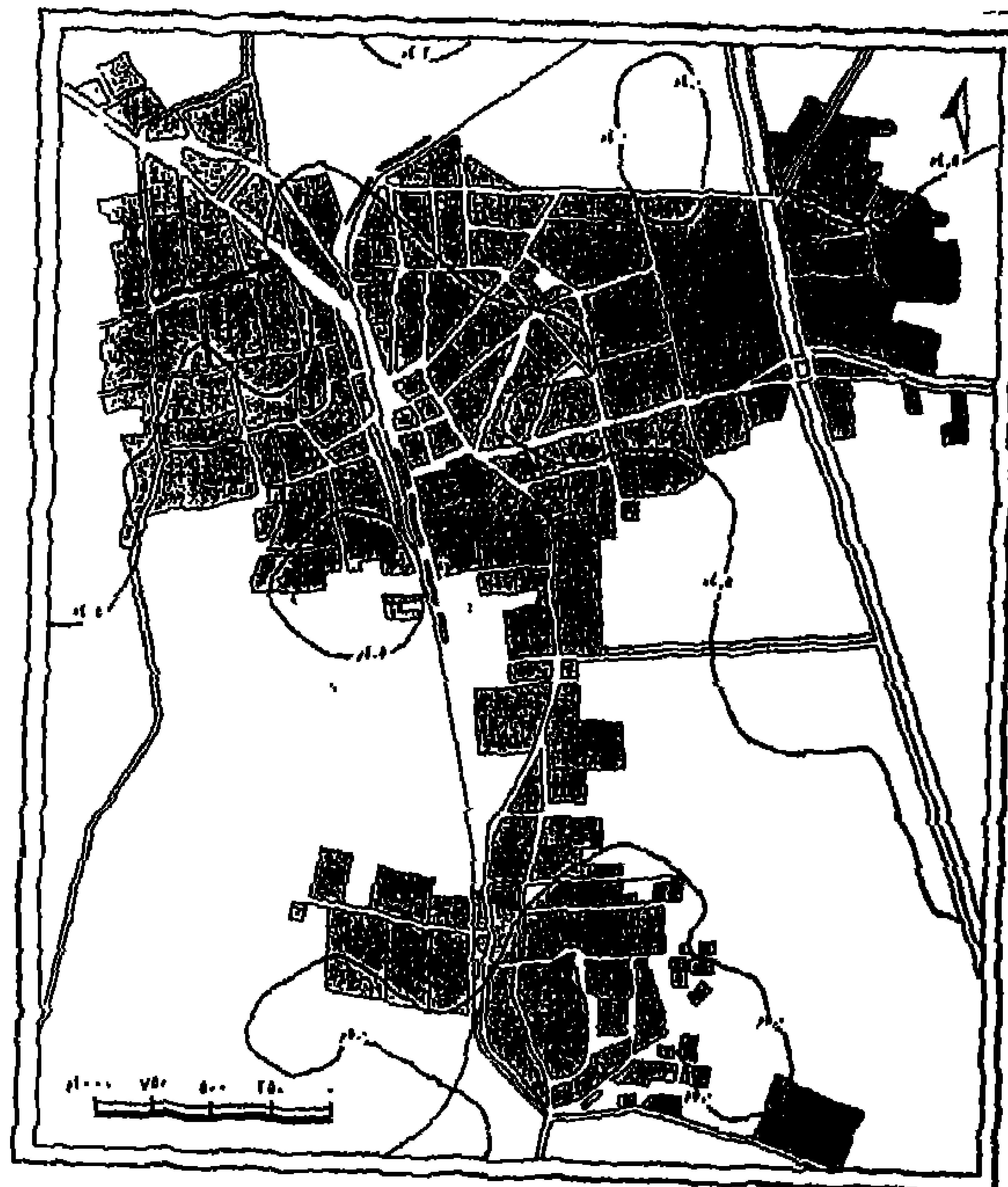
(٧) أحمد على إسماعيل : دراسات فى جغرافية المدن ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، القاهرة ٢٠٠١م ، صـ٢٥١ .

(٨) أحمد حسن إبراهيم : مدينة الكويت ، دراسة فى جغرافية المدن ، الكويت ١٩٨٢م ، صـ٣٢ .

(٩) الهيئة العامة للتخطيط العمرانى : التخطيط الإقليمى لمحافظة الغربية ، التقدير العام ، ١٩٩٢م ، صـ١١ .



شكل رقم (٣) قطاعات جيولوجية للتربة في مدينة كفر الشيخ



شكل رقم (٤) الخريطة الكنتورية لمنطقة الدراسة

١ – أن هناك شبه تجانس فى التتابع الطبقى للقطاعات الجيولوجية بمدينة كفر الشيخ ، حيث يلاحظ أن الطبقة السطحية للتربة مفككة تليها طبقة شديدة التماسك لا يقل سمكها عن مترين، وذلك يرجع لارتفاع نسبة الطين إذ يصل فى المتوسط إلى ٥٠ ٪ وإن كانت هذه النسبة تقل بعد ذلك فى الطبقات التحتية ، حيث ترتفع نسبة الرمال الناعمة ومتوسطة الخشونة والخشنة . معنى ذلك أن التكوينات التى تمتد فوقها مدينة كفر الشيخ هى تكوينات وسط الدلتا عموماً ، وما يوجد من اختلاف فهو من حيث الدرجة فقط ومرجعه تغير طبيعة الإرساب من حيث العامل المرسب أو المواد المرسبة، نتيجة اختلاف مقدرة النهر على الإرساب من وقت لآخر(١٠) .

٢ – ارتفاع مستوى الماء الأرضى بصورة واضحة فى المواضع التى تم بها عمل مجسات للتربة ، لدرجة أن منسوبه يتراوح فى بعض المواقع كما هو الحال فى غرب المدينة ما بين ٠,٨ – ١,٢ متر من سطح الأرض ، ويزيد من خطورة هذا الماء ارتفاع نسبة الأملاح به، وخاصة أملاح الكلوريدات والكبريتات ، والتى يكون لها تأثير سيئ على الأساسات إذ لم تؤخذ فى الحسبان عند وضع هذه الأساسات(١١) .

(ب) الخريطة الكنتورية للمدينة :

لعل موقع المدينة فى شمال وسط الدلتا كان له أكبر الأثر فى استواء سطح أراضيها ، وعدم وجود ظاهرات مورفولوجية مميزة به ، حيث يتضح من دراسة الشكل رقم (٤) أن أراضى منطقة الدراسة تنحدر انحداراً هيناً نحو الشمال ، فهى تقع ما بين خطى كنتور (٥,٠م جنوباً ، ٤,٢م شمالاً) بفاصل رأسى بلغ ٠,٨م وذلك فى مسافة تمتد لنحو ٤,٥كم ، هذا الاستواء وإن لم يكن له تأثير يذكر فى توجيه المبانى أو فى تخطيط شبكة الشوارع ، فإن له أثراً واضحاً فى ارتفاع تكلفة تمديد شبكات مياه الشرب والصرف الصحى حيث يتطلب هذا الاستواء إنشاء محطات لدفع مياه الشرب وأخرى لرفع مياه الصرف وطردها إلى محطة المعالجة .

---

(١٠) انظر :

- Atlia, M.I., "Deposits in the Nile valley and the Delta" Cairo, 1954, P. 302.

– محمد صفى الدين أبو العز : مورفولوجية الأراضى المصرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٦٦ ، صـ ٢٨٨ .

– جمال حمدان : شخصية مصر ، دراسة فى عبقرية المكان ، جـ١ ، عالم الكتب ، القاهرة ١٩٨٤م ، صـ١٦٤ .

(١١) مديرية الإسكان والمرافق بمحافظة كفر الشيخ : تقارير فنية عن أبحاث التربة وتوصيات التأسيس ، بيانات غير منشورة ، ١٩٩٨م .

(جـ) المجارى المائية :

للمجارى المائية دور مهم ليس فقط فى تحديد مواضع المحلات العمرانية وإنما أيضا فى توجيه خطتها وعلى أنماط استخدام الأرض بها ، ومن دراسة خرائط النمو العمرانى للمدينة كما سيتضح فيما بعد ، يلاحظ أن ترعة القاصد تعد من أهم المجارى المائية التى أثرت على مورفولوجية مدينة كفر الشيخ ، فهذه الترعة وإن كانت تمتد بطول المدينة مؤثرة ليس فقط على خطة المدينة وإنما أيضًا على استخدامات الأرض على جانبيها ، حيث يتضح من دراسة استخدام الأرض بالمدينة ، وكما يتضح فيما بعد، تركز المبانى الحكومية والخدمية على امتدادها ، ولم لا ؟ فهذه الترعة بعد ردمها يشغلها أهم مداخل المدينة ، ألا وهو المدخل الجنوبى الذى يربطها بوسط وجنوب الدلتا ، كذلك أثرت ترعتا ميت يزيد والشاكرية على توجيه العمران فى شرق وغرب المدينة على التوالى ، حيث امتد العمران من قلب المدينة القديمة تجاههما ، بل إنه تخطى بعض قطاعاتهما ، وقد ترتب على ذلك ظهور أكثر من خطة للمدينة ، فإلى جانب العمران النووى يوجد أيضا العمران الشريطى والعمران ذو الخطة الشطرنجية .

(جـ) المناخ :

يعتبر المناخ من أهم العناصر الطبيعية التى تؤثر فى حياة المدينة ؛ وذلك لما له من أثر فى تخطيطها وهندستها المعمارية من جهة ، وعلى سكانها وأنشطتهم الاقتصادية من جهة أخرى ، وفيما يلى دراسة لأهم العناصر المناخية لمدينة كفر الشيخ اعتماداً على معدلات محطة سخا الواقعة جنوب المدينة :

١ - درجات الحرارة :

تعد درجات الحرارة أهم عنصر من عناصر المناخ ، وذلك لأنها تؤثر على بقية العناصر المناخية الأخرى ، والتى بالتالى لها أكبر الأثر على أنشطة الإنسان المختلفة[١٢] .

---

(١٢) أحمد محمد أبو زيد : مركز سيدى سالم – محافظة كفر الشيخ ، دراسة فى جغرافية الريف ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة طنطا ١٩٦٦ ، صـ٢٢ .

جدول رقم (١)

المعدلات الشهرية ومعدلات النهايتين الصغرى والعظمى لدرجة الحرارة بمحطة سخا

الشهر	يناير	فبراير	مارس	إبريل	مايو	يونية	يولية	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
المعدل الشهرى	١٢,٩	١٣,٦	١٥,٠	١٨,٩	٢٢,٥	٢٥,٢	٢٦,٤	٢٦,١	٢٤,٨	٢٢,٦	١٩,٢	١٤,٩
معدل النهاية العظمى	١٩,٤	٢٠,٦	٢٢,٠	٢٧,٠	٣٠,٩	٣٣,١	٣٣,٧	٣٣,٦	٣١,٩	٢٩,٧	٢٥,٧	٢١,٤
معدل النهاية الصغرى	٦,٤	٦,٥	٨,٠	١٠,٨	١٤,١	١٧,٢	١٩,١	١٨,٦	١٧,٧	١٥,٥	١٢,٦	٨,٤

المصدر : الهيئة العامة للأرصاد الجوية بالقاهرة ، بيانات عن محطة أرصاد سخا للفترة من (١٩٣١ – ١٩٧٥م).

يتضح من دراسة الجدول رقم (١) والشكل رقم (٥) مايلى :

(أ) أن أقل الشهور حرارة هو شهر يناير إذ يصل معدل الحرارة فى هذا الشهر إلى ١٢,٩ْم ثم ترتفع درجة الحرارة تدريجيا ابتداءً من فبراير وحتى إبريل ، فى حين تأخذ الحرارة بعد ذلك فى الارتفاع السريع إلى أن تصل إلى أقصاها فى شهر يوليو ، شأنها فى ذلك شأن الجهات الداخلية البعيدة عن تأثير البحر[١٣] .

(ب) بعد ذلك تعود درجة الحرارة للهبوط التدريجى حتى نهاية شهر أكتوبر ، حيث يحدث تغير مناخى مفاجئ فى درجات الحرارة ، من حرارة الصيف إلى حرارة الشتاء ، وهذا يحدث غالباً فى نهاية شهر أكتوبر عندما يبدأ الانخفاض فى درجات الحرارة العظمى والصغرى والمتوسط[١٤] .

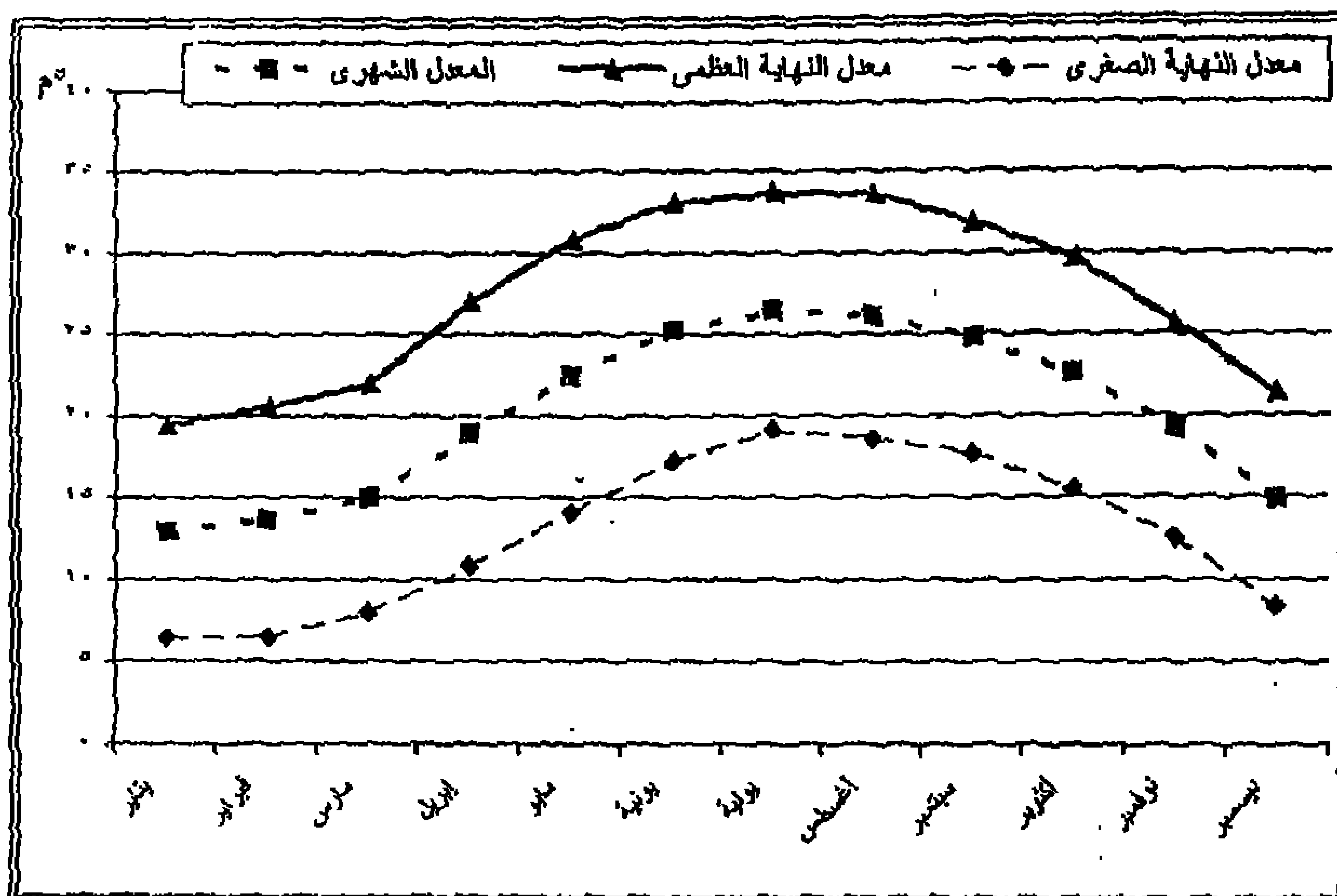
(ج) يعتبر فصل الصيف أكثر فصول السنة استقراراً فى درجة الحرارة وأقلها تقلباً فى نظامها ، كما أنه أشدها حرارة ، وذلك يرجع إلى اختفاء الانخفاضات الجوية فى هذا الفصل ، تلك الانخفاضات التى تؤدى إلى ظهور تقلبات واضحة فى جميع عناصر المناخ[١٥].

---

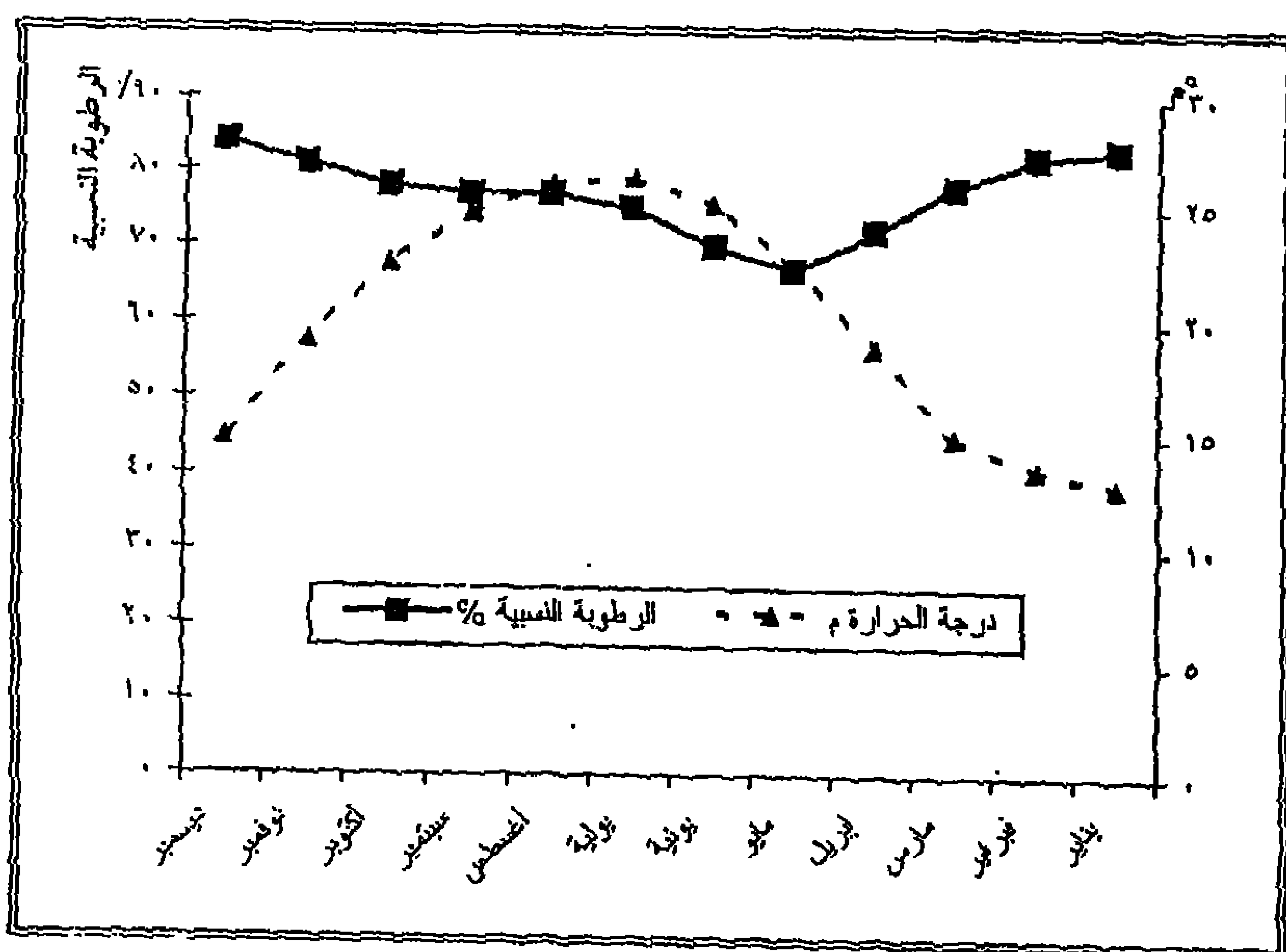
(١٣) محمد عوض محمد : نهر النيل ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٥٦م صـ٢٥٧ .

(١٤) عبد القادر عبد العزيز على: المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد الرابع والعشرون ،١٩٩٢م ، صـ٢١ .

(١٥) فتحى عبد العزيز أبو راضى : الجغرافية المناخية للدلتا ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب . جامعة الإسكندرية ١٩٧٢م صـ١٧ .



شكل رقم (٥) المعدلات الشهرية ومعدلات النهايتين العظمى والصغرى لدرجة الحرارة بمحطة أرصاد سخا



شكل رقم (٦) المعدلات الشهرية لدرجات الحرارة والرطوبة النسبية بمحطة أرصاد سخا

(د) بلغ المدى الحراري السنوى ١٣,٥ْم ، فى حين وصل هذا المدى إلى ١٢,٥ْم فى محطة بلطيم للفترة نفسها ، ولعل ذلك يوضح مدى تضاؤل أثر البحر على مناخ المدينة ، ويؤكد ذلك أن درجة تأثر درجة الحرارة بعامل البحر فى محطة بلطيم بلغت ٣٨,٧٪ ، فى حين لم ترتفع عن ٢٥,٥ ٪ فى محطة سخا(١٦) .

٢ – الرطوبة النسبية :

ترتبط الرطوبة النسبية فى معدلها ارتباطاً وثيقاً بدرجات الحرارة ، وجدير بالذكر أن الإحساس برطوبة الهواء وأثرها الفسيولوجي على الإنسان يزيد إذا اقترن ارتفاع الرطوبة النسبية فى الهواء بارتفاع فى درجة حرارة(١٧) .

جدول رقم (٢)

المعدلات الشهرية لدرجات الحرارة والرطوبة النسبية بمحطة أرصاد سخا

الشهر	يناير	فبراير	مارس	إبريل	مايو	يونية	يولية	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
درجة الحرارة م	١٢,٩	١٣,٦	١٥,٠	١٨,٩	٢٢,٥	٢٥,٢	٢٦,٤	٢٦,١	٢٤,٨	٢٢,٦	١٩,٢	١٤,٩
الرطوبة النسبية ٪	٨٣	٨٢	٧٨	٧٢	٦٧	٧٠	٧٥	٧٧	٧٧	٧٨	٨١	٨٤

المصدر: الهيئة العامة للأرصاد الجوية بالقاهرة ، بيانات عن محطة أرصاد سخا للفترة من (١٩٣١ – ١٩٧٥م).

يظهر من دراسة الجدول رقم (٢) أن الرطوبة النسبية تنخفض فى أشهر الصيف عنها فى أشهر الشتاء فى مدينة كفر الشيخ ، وتبلغ الرطوبة النسبية أكبر معدلاتها فى شهرى ديسمبر ويناير ، إذ تصل إلى ٨٤٪ ، ٨٣٪ على التوالى ، أما أقل الشهور من حيث الرطوبة النسبية فهو شهر مايو ، إذ تصل فيه الرطوبة النسبية إلى ٦٧ ٪ لذا يظهر من الشكل رقم (٦) أن هذا الشهر جاف رغم حرارته المرتفعة نسبياً ، ويعزى الجفاف النسبى للهواء عموماً فى فصل الربيع إلى مرور الانخفاضات الجوية

---

(١٦) درجة تأثر الحرارة بعامل البحر : = $\frac{\text{الفرق بين حرارة أكتوبر وإبريل}}{\text{المدى الحرارى السنوى}} \times ١٠٠$

انظر : فتحى أبو راضى ، الجغرافية المناخية للدلتا ، مرجع سابق ، ١٩٧٢م صـ١٧ .

(١٧) فهمى هلال أبو العطا : الطقس والمناخ ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٩م ، صـ١٨٨ .

وارتفاع نسب عدد مرات هبوب الرياح الجنوبية الجافة[18] أما شهور يونيو – يوليو – أغسطس فهى أقل الشهور ملاءمة للنشاط البشرى ، حيث إن درجة الحرارة بها تكون مقترنة بارتفاع الرطوبة النسبية .

٣ – الريــاح :

تعتبر دراسة الرياح ذات أهمية فى تخطيط المراكز العمرانية ، وذلك لما لها من أثر فى اتجاه فتحات المداخل من نوافذ وأبواب وكذلك فى استخدامات الأرض[19] .

جدول رقم (٣)

النسب المئوية لاتجاهات الرياح الفصلية فى محطة أرصاد سخا

اتجاهات الرياح	شمالية	شمالية شرقية	شرقية	جنوبية شرقية	جنوبية	جنوبية غربية	غربية	شمالية غربية	سكون
شتاء	١,١	٤,٠	٥,٠	٢,٤	٥,٩	٢٦,١	٨,٧	١٠,٧	٣٦,٢
ربيع	٢,٢	٦,٠	٨,١	٢,١	٤,٠	١١,٣	٣,٧	٢٠,٥	٤٢,٣
صيف	٤,٤	١,٨	٠,١	٠,١	٠,٠	٢,٩	٦,٧	٤٣,٢	٣٩,٠
خريف	١,٦	٦,٨	٣,٣	١,١	٠,٣	٧,٦	٥,٣	٢٩,١	٤١,٦
المتوسط السنوى	٢,٣	٤,٧	٤,١	١,٤	٢,٦	١٢,٤	٦,١	٢٥,٩	٣٩,٨

المصدر : الهيئة العامة للأرصاد الجوية ، القاهرة ، مصدر سابق ، الفترة من (١٩٦٩ – ١٩٧٥م) .

يتضح من دراسة الجدول رقم (٣) والشكل رقم (٧) مايلى :

(أ) تسود اتجاهات الرياح الشمالية الغربية والجنوبية الغربية على اتجاهات الرياح التى تهب على المدينة إذ بلغت نسبة هذه الرياح ٢٥,٩ ٪ ، ١٢,٤ ٪ على التوالى .

(ب) أن اتجاهات الرياح تتفاوت من فصل إلى آخر ، وذلك لاختلاف نظم الضغط الجوى التى يخضع لها مناخ مصر[20] .

(١٨) فهمى هلال أبو العطا : محاضرات فى جغرافية مصر، طبعة استنسل، كلية الآداب جامعة طنطا ، ١٩٩٠م ، صـ١٤٥ .
(١٩) أحمد علي إسماعيل : دراسات فى جغرافية المدن ، مرجع سابق صـ٢٥٦ .
(٢٠) محمد عوض محمد : نهر النيل ، مرجع سابق ، صـ٢٤٢ .

* ففى فصل الشتاء : تتأثر المنطقة بمرور الانخفاضات الجوية التى تؤثر على اتجاهات الرياح بالمنطقة ، حيث نجد أن اتجاهات الرياح الجنوبية الغربية أعلى من نسب اتجاهات الرياح الأخرى ، إذ بلغت ٢٦,١ ٪ فى هذا الفصل . كذلك يلاحظ أيضًا زيادة فى نسب اتجاهات الرياح الجنوبية والجنوبية الشرقية عن نسب هبوبها فى الفصول الأخرى .
* أما فى فصل الربيع : فتهب على مصر فى هذا الفصل رياح خماسينية تؤثر على مناخ شمال الدلتا ولا سيما فى شهرى مارس وإبريل ، ويتغير اتجاهها بين الجنوب الشرقى والجنوب الغربى تبعاً لموقع الانخفاض[٢١] فتزيد نسب هبوب الرياح الشمالية الشرقية فى هذا الفصل عن سابقه ، وتبلغ نسب هبوبها ٦ ٪ ، كما ترتفع نسب هبوب الرياح الجنوبية الشرقية إذ تصل إلى ٢,١ ٪ فى الوقت نفسه الذى ما تزال فيه نسبة هبوب الرياح الشمالية مرتفعة إذ بلغت ٢٠,٥ ٪ .
* أما فى الصيف فيستقر الجو حيث يخلو من الانخفاضات الجوية ، ولذا تسود الرياح الشمالية والشمالية الغربية ، إذ بلغت نسبة هبوب الرياح الشمالية الغربية ٤٣,٢ ٪ ، فى حين تنخفض الرياح الجنوبية ، حيث تصل إلى أدنى نسبة لها خلال الصيف .
* وأخيراً يلاحظ فى فصل الخريف مرور بعض الانخفاضات الجوية الضحلة التى تؤثر فى اتجاهات الرياح ولكنها بصفة عامة أقل أثراً من الانخفاضات الشتوية والربيعية ، حيث تؤدى هذه الانخفاضات إلى تغير نظام هبوب الرياح السائدة ، فترتفع نسبة هبوب الرياح الشمالية الغربية عن باقى نسب اتجاهات الرياح خلال هذا الفصل ، إذ تصل إلى ٢٩,٣ ٪[٢٢] .

- متوسط سرعة الرياح :

جدول رقم (٤)

المتوسط الشهرى لسرعة الرياح (كم/ساعة) فى محطة أرصاد سخا

الشهر	يناير	فبراير	مارس	إبريل	مايو	يونية	يولية	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
سرعة الرياح	٥,٠	٥,٥	٥,٩	٥,٩	٥,٧	٥,٥	٥,٠	٤,٦	٤,٥	٤,٦	٤,٨	٥,٤

المصدر : الهيئة العامة للأرصاد الجوية بالقاهرة ، مصدر سابق ، الفترة من (١٩٦٩ – ١٩٧٥م) .

(٢١) فهمى هلال أبو العطا : الطقس والمناخ ، مرجع سابق ، ص١٦٨ .
(٢٢) أحمد محمد أبو زيد : مركز سيدى سالم ، محافظة كفر الشيخ ، مرجع سابق صـ٣٠ .

يتضح من دراسة الجدول رقم (٤) مايلى :

* أن سرعة الرياح التى تهب على المدينة معتدلة ، إذ يتراوح متوسط سرعتها ٥,٢ كم/ساعة ، هذه السرعة يلاحظ أنها تزداد بتدرج ملحوظ ابتداء من فصل الشتاء ، وتصل إلى أقصى سرعة لها فى فصل الربيع ، إذ بلغت ٥,٩ كم/ساعة فى شهر مارس ، ثم تأخذ فى الانخفاض التدريجى حتى تصل إلى أدنى سرعة لها فى فصل الخريف مرتبطة فى ذلك بالانخفاضات الجوية .

مما سبق يتضح أن الرياح الشمالية هى الرياح سائدة الهبوب على المدينة ، وبالرغم من أثر هذه الرياح على اتجاهات النمو العمرانى وفتحات المبانى بالمدينة ، فإنه نتيجة لعدم التخطيط الجيد تعانى بعض مناطقها ، والتى تقع فى منصرف الرياح من الروائح الكريهة والأدخنة والغبار ، وذلك كما هو الحال بالنسبة للمناطق الواقعة حول المدافن أو تلك الواقعة بجوار المنشآت الصناعية وخاصة الواقعة إلى الجنوب منها .

٣ - كمية السحب والأمطار :

يتضح من دراسة الجدول رقم (٥) أن كمية السحب تزداد فى منطقة الدراسة فى أشهر الشتاء، حيث تصل إلى أقصاها فى شهرى ديسمبر ويناير ، ثم تأخذ فى الانخفاض التدريجى خلال أشهر الربيع حتى تصل أدناها فى أشهر الصيف ، ويرجع ازدياد كمية السحب فى الشتاء لكثرة مرور الانخفاضات الجوية الشتوية ، والتى تصاحبها خلال فترة مرور المنخفض تكون السحب المعروفة باسم السمحاق بأنواعها والمزن الطبقى والركامى[٢٣] :

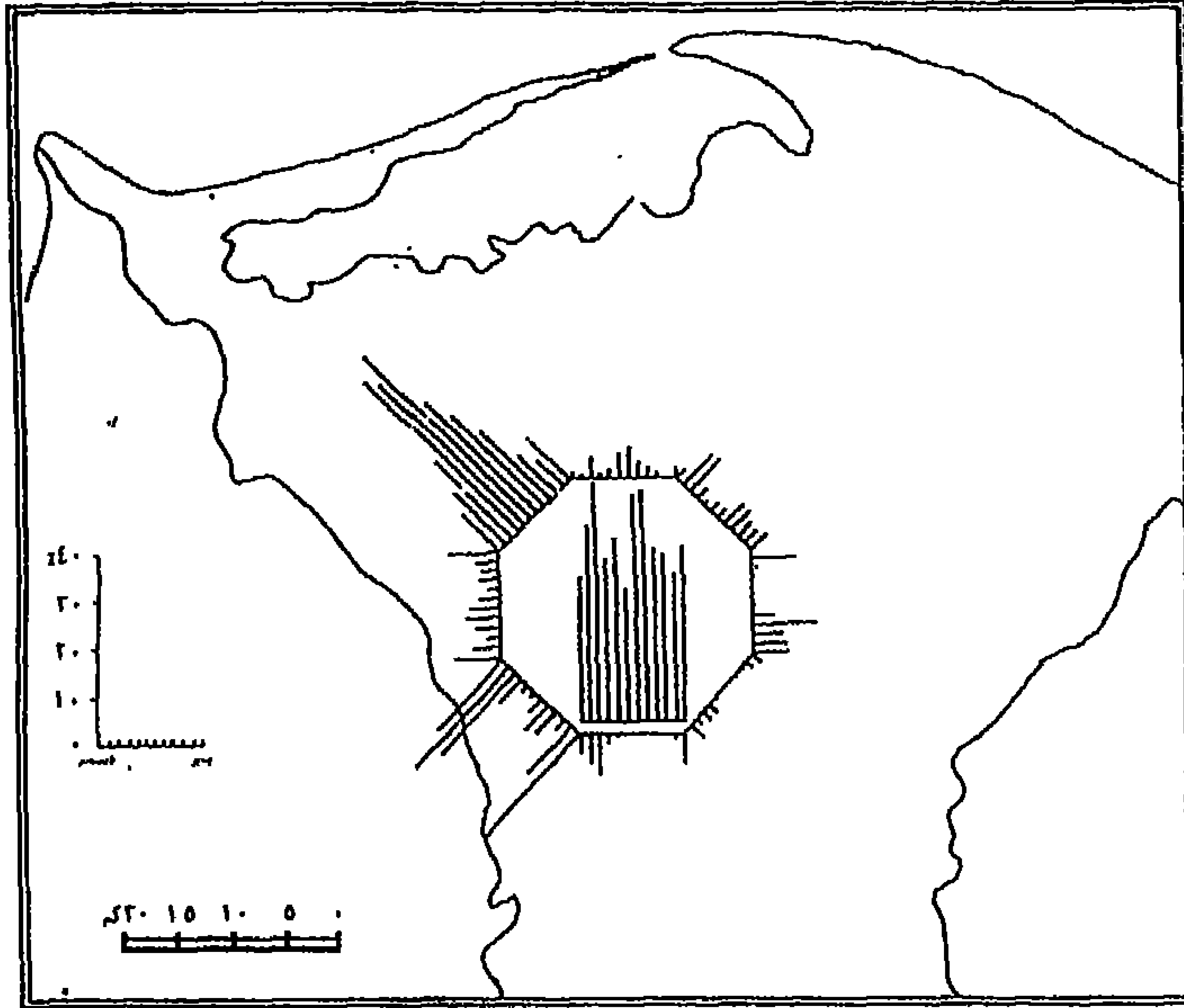
جدول رقم (٥)

المعدل الشهرى لكمية السحب فى محطة أرصاد سخا (٠ - ٨)

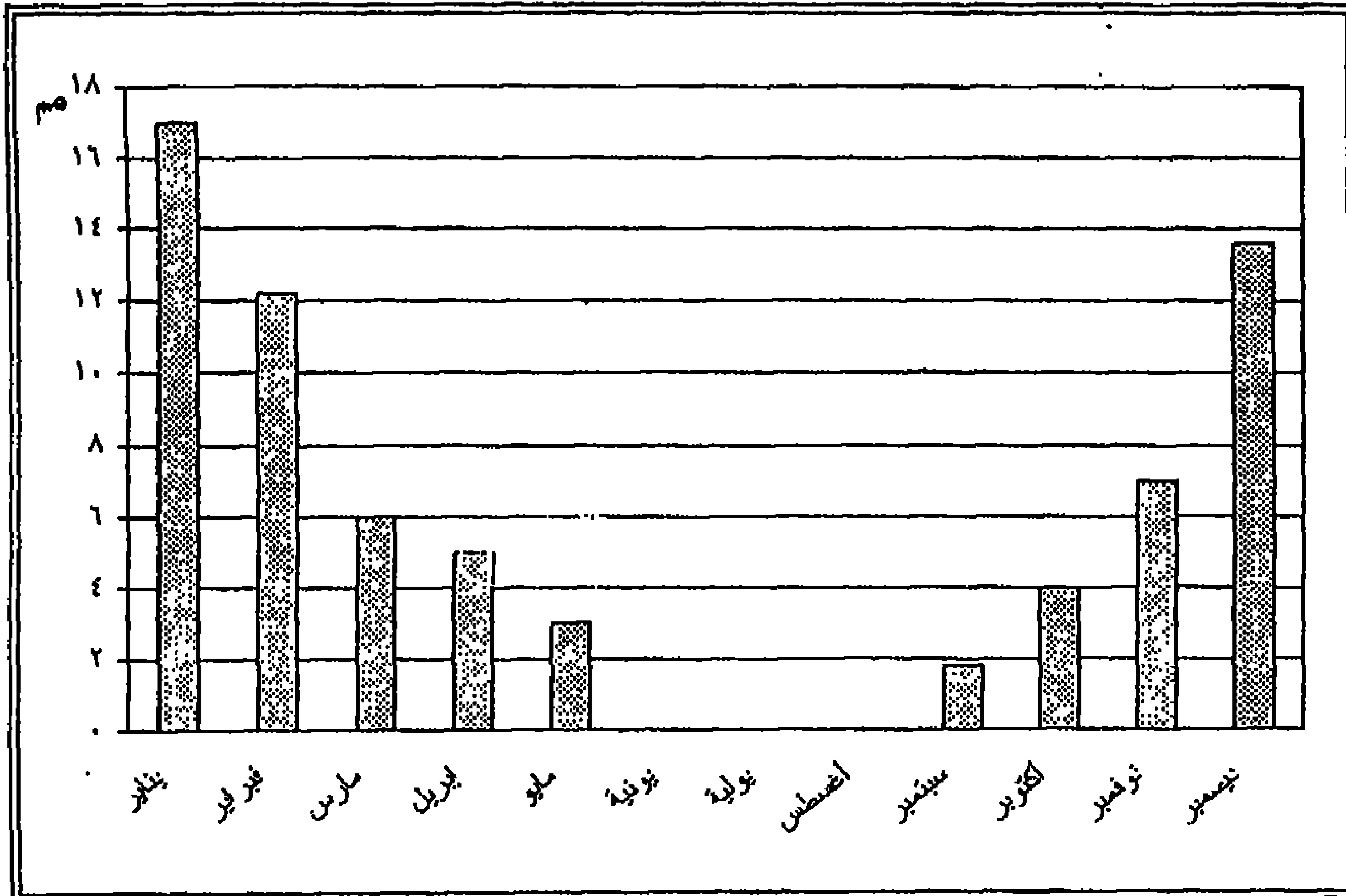
الشهر	يناير	فبراير	مارس	إبريل	مايو	يونية	يولية	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
كمية السحب	٣,١	٣,٠	٢,٥	٢,١	١,٩	١,٢	١,٤	١,٤	١,٦	٢,٢	٢,٨	٣,٢

المصدر : الهيئة العامة للأرصاد الجوية بالقاهرة ، مصدر سابق ، الفترة من (١٩٣١ - ١٩٧٥م) .

(٢٣) فهمى هلال أبو العطا : الطقس والمناخ ، مرجع سابق ، صـ١٦٤ - ١٦٥ .



شكل رقم (٧) النسب المئوية لاتجاهات الرياح فى محطة أرصاد سخا



شكل رقم (٨) معدل كمية المطر الشهرية بمحطة أرصاد سخا

أما بالنسبة للمطر فإنه يعد من أقل المؤثرات المناخية على نواحى النشاط المختلفة بالمدينة ، ويرجع ذلك لقلة المطر عموماً ، خصوصاً وأنه يتسم بالفصلية الشديدة ، وذلك كما يتضح من الجدول الآتى :

جدول رقم (٦)

معدل كمية الأمطار الشهرية فى محطة أرصاد سخا (مم)

الشهر	يناير	فبراير	مارس	إبريل	مايو	يونية	يولية	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
كمية المطر	١٧,٠	١٢,٢	٦,٠	٥,٠	٣,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١,٨	٤,٠	٧,٠	١٣,٦

المصدر : الهيئة العامة للأرصاد الجوية بالقاهرة ، مصدر سابق ، الفترة من (١٩٦١ – ١٩٧٥م) .

ومن دراسة الجدول رقم (٦) والشكل رقم (٨) يلاحظ أن كمية الأمطار تصل أقصاها فى شهرى ديسمبر ويناير ، ثم تقل فجأة خلال أشهر الربيع وتختفى تماماً خلال شهور الصيف ، وقد ترتب على ذلك أن موسم المطر يتركز فى عدد محدود من الشهور يمتد من شهر نوفمبر إلى مارس ، حيث يسقط خلالها ٨٠,٢٪ من كمية الأمطار الساقطة على المدينة . ورغم تضاؤل هذه الكمية فإن المدينة تكاد تتحول فى فصل الشتاء – باستثناء الأجزاء المخططة منها – إلى دروب من الأوحال التى تقف عائقاً أمام وسائل النقل والمشاة وخاصة فى الكتل القديمة من المدينة .

ثانياً : نشأة المدينة وتطورها

لا تختلف مدينة كفر الشيخ فى نشأتها كثيراً عن باقى مدن الدلتا ذات الأصل الريفى ، حيث نشأت كمحلة عمرانية ريفية طرأت عليها تغيرات مهدت إلى تحولها عن الريفية الكاملة لعل أهمها قدوم الشيخ طلحة الشاذلى واستقراره بها منذ النصف الثانى من القرن السادس الهجرى ، حيث اكتسبت شهرة دينية وخاصة بعد دفنه بها ، وليس أدل على ذلك من أن اسمها ارتبط به ، فقد تغير من دميقون – ذلك الاسم الذى كانت تعرف به قبل استقرار الشيخ طلحة بها إلى كفر الشيخ طلحة[٢٤] .

(٢٤) محمد رمزي : القاموس الجغرافى للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥م ، القسم الثانى البلاد الحالية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٨م ، صـ١٤٤ .

وإذا كان للعامل الدينى أثره فى شهرتها ورواج تجارتها كنتيجة لتردد أتباع الشيخ طلحة ومريدوه عليها وخاصة أثناء الاحتفال السنوى بمولده والذى كان يعقد لمدة ثمانية أيام كل عام[٢٥]، تنشط خلالها وبصورة واضحة عمليتا البيع والشراء ، فإن لموقعها فى شمال وسط الدلتا قرب جبهة الالتحام بين مناطق الغنى الزراعى فى وسط الدلتا ومناطق البرارى المستصلحة شمالا أثراً واضحاً ليس فقط فى اتساع إقليمها التجارى وإنما أيضًا فى ممارسة الوظيفة الإدارية مبكراً (١٨٢٦م) وما لتلك الوظيفة من أثر على تطور المدينة خاصة أنها صاحبتها طفرة فى طرق النقل ، كانت المدينة على أثرها تمثل عقدة فى شبكة سكة حديد الدلتا المزالة .

من ذلك يتضح أن هناك عدة مقومات ساعدت على تحول كفر الشيخ من الريفية الكاملة إلى المرحلة شبه الحضرية ، فعلاوة على موقعها المتميز فى شمال وسط الدلتا ووظيفتها الإدارية ، توفرت لها سبل الاتصال بغيرها من مراكز العمران فى الدلتا ، وذلك عن طريق سكة حديد الدلتا الضيقة والتى رغم إزالتها حلت محلها شبكة جيدة من الطرق المرصوفة، علاوة على خط سكة حديد مفرد ترتبط من خلاله بالعديد من جهات الدلتا .

ومن دراسة أول خريطة أصدرتها مصلحة المساحة لمدينة كفر الشيخ عام ١٨٩٨م ، شكل رقم (٩) تظهر نواة المدينة القديمة فى شكل كتلة مندمجة ذات شوارع ضيقة متعرجة ، شأنها فى ذلك شأن الأجزاء القديمة بمراكز العمران فى الدلتا . هذه الكتلة تقع إلى الغرب من ترعة القاصد ولا يخرج منها سوى بعض المبانى التى انتظمت فى شكل مربعات على طول الجزء من خط السكة الحديد (قلين – شربين) والذى يمر بشرق الكتلة العمرانية القديمة للمدينة .

كذلك يلاحظ من دراسة خريطة المدينة فى سنة ١٩٣٢م . والتى يوضحها الشكل رقم (١٠) أن العمران لم يشغل فقط المساحات الخالية بين خط السكة الحديد والكتلة العمرانية القديمة ، بل تخطى هذ الخط وواصل امتداده شرقًا حتى كاد أن يتصل بالكتلة العمرانية لميت علوان ، فلعل ذلك قد ارتبط بعدة عوامل ، فبالإضافة إلى خط السكة الحديد ومبانى المنشآت الخدمية التى زاد تركزها بعد أن أصبحت المدينة مقراً لمأمورية كفر الشيخ ، كانت هذه المنطقة والتى عرفت فيما بعد باسم منشية فؤاد ، مقراً بأكبر تفاتيش الخاصة الملكية . وإذا كان العمران شرق خط السكة الحديد قد نما

(٢٥) على مبارك : الخطط التوفيقية الجديدة بمصر القاهرة : مدنها وبلادها القديمة والشهيرة ، المطبعة الأميرية ، القاهرة ، المجلد ١١ ، ١٨٨٧م / ١٣٠٥ هـ ، صـ٣٢٠ .

في ضوء تخطيط سليم فإن الكتلة القديمة والتي تقع إلى الغرب من هذا الخط قد نمت كقرية نمواً بطيئاً ، أضيف إليها تدريجيا عدد من المباني الخاصة بالإدارة ، لم يراع فيها غالباً أثناء عملية البناء نسقها الداخلي وصلاتها بالطرق العامة في خارجها ، فكانت طرقها عبارة عن دروب ضيقة لا تصلح إلا لحركة المشاة فقط ومبانيها تنتظم دائماً في صفوف متواصلة لا تعلو عن طابقين في معظم الأحيان مادة بنائها من الطوب اللبن أو الأحمر ، يقل نسبياً وجود المباني المتصلة[٢٦] .

أما الخريطة رقم (١١) والتي تبين مدينة كفر الشيخ عام ١٩٥٨م ، فلعل أهم ما يتضح منها أن المدينة لم تنمُ في اتجاه واحد وإنما في أكثر من اتجاه وإن تباينت نسب النمو ، فالاتجاه الشرقي مازال أكثر الاتجاهات استقطاباً للعمران ، إذ امتد العمران حتى التحم بالكتلة العمرانية لميت علوان ، والتي ضمت للمدينة وأصبحت جزءاً من نسيجها يشابه إلى حد كبير ذلك النطاق القديم من المدينة والذي يقع غرب خط السكة الحديد . معنى ذلك ظهور نواة أخرى للمدينة أثرت بلا شك على مورفولوجية المدينة فيما بعد .

وإذا كان النمو في الاتجاه الشرقي جاء معظمه من خلال مباني الاستخدامات الخدمية ، فإن الوضع لا يختلف كثيراً في الاتجاه الجنوبي وإن تميزت في الاتجاه الأخير بتناثرها بعكس الحال في الاتجاه الشرقي ، حيث كان لوجود مباني الخاصة الملكية والتي تم تحويل معظمها إلى مبان خدمية أثر على توطن مباني الخدمات المستحدثة بالمدينة في تلك الفترة بهذا الاتجاه .

أما النمو في الاتجاهين الشمالي والغربي ، فأهم ما يلاحظ عليه أن معظمه جاء وفق خطة شطرنجية ، حيث تظهر الشوارع مستقيمة ومتعامدة وميزة النمو في هذين الاتجاهين وبخاصة في الشمالي منهما أنه لم يأت من خلال السكن فقط وإنما أيضاً من خلال استخدامات متنوعة ، فإلى جانب المباني السكنية ظهرت منشآت صناعية لضرب الأرز وطحن الغلال وحلج القطن بالإضافة إلى بعض مباني الشون والمستودعات .

ومما سبق يتضح أن سماحة الكتلة العمرانية للمدينة في نهاية عقد الخمسينيات من القرن العشرين لم تتجاوز مساحتها ٣٤٢ فدان مثلث نحو ٢٥ ٪ فقط من إجمالي المساحة العمرانية للمدينة عام ٢٠٠٢م ، مما يدل على ارتفاع معدلات النمو العمراني للمدينة خلال الفترة الممتدة من

---

(٢٦) عمر الفاروق السيد رجب : جغرافية السكن في محافظة كفر الشيخ ، دكتوراه غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٧٢ ص ص ٢٧٣ – ٢٧٤ .

عام ١٩٥٨ وحتى ٢٠٠٢م ، فقد بلغ معدله السنوى نحو ٧,٥٪ ، ولم لا ؟ فالمدينة شهدت طفرة سكانية واضحة ، إذ تضاعف عدد سكانها خلال هذه الفترة نحو ثلاث مرات تقريباً ، وما لذلك من أثر فى زيادة الطلب على السكن ، بالإضافة إلى التوسع فى إنشاء المؤسسات الخدمية وخاصة التعليمية منها والتى يأتى فى مقدمتها الكليات التابعة لجامعة طنطا ، أو تلك التابعة للأزهر والعديد من المدارس الثانوية بأنواعها المختلفة . كما أنه خلال هذه الفترة شهدت المدينة تحسناً ملحوظاً فى شبكة الطرق الداخلية ، أو تلك التى تربطها بغيرها من مراكز العمران ، إذ مثلت هذه الطرق فى معظمها محاور جذب للعمران وعموماً يمكن دراسة النمو العمرانى للمدينة خلال هذه الفترة كما يلى :

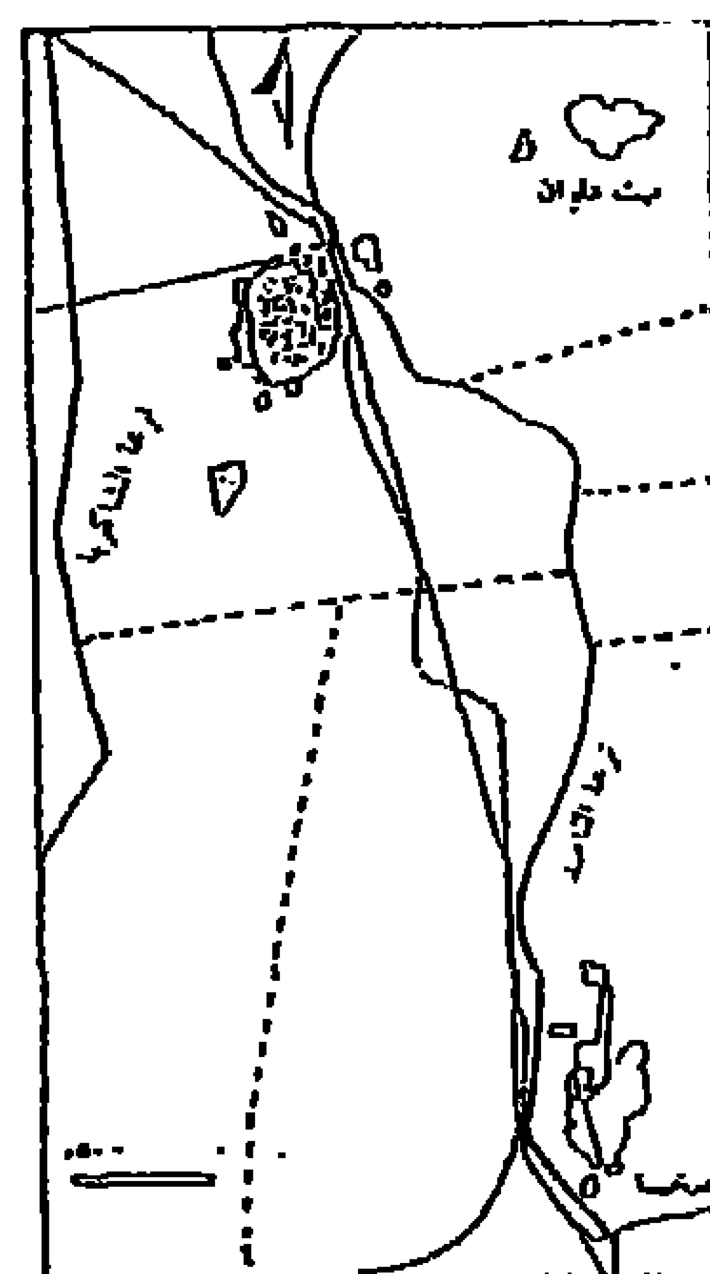
(أ) النمو العمرانى للمدينة فيما بين عامى (١٩٥٨ - ١٩٨٥م) :

لعل أهم ما يلاحظ على المدينة خلال هذه الفترة أنها نمت فى عدة اتجاهات غيرت من حدودها الخارجية ، شكل رقم (١٢) ومن دراسته يتضح ما يلى :

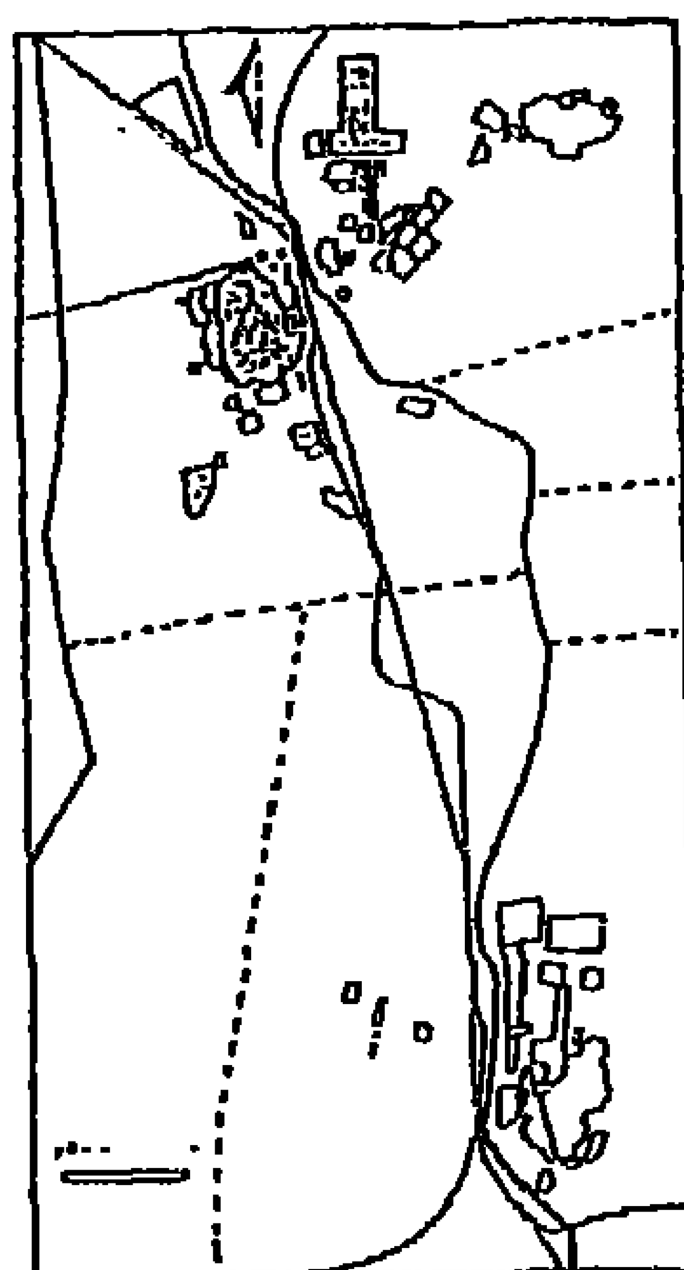
إن الاتجاه الجنوبى جاء لأول مرة فى مقدمة الاتجاهات من حيث النمو العمرانى ، فقد امتد العمران حتى التحم بالكتلة العمرانية لقرية سخا والتى ضمت للمدينة ومثلت نواة ثالثة تتشابه مورفولوجيتها إلى حد كبير مع النواتين السابقتين وبالرغم من أنها أقدم منهما نشأة إلا أن مظاهر الريفية بها أكثر وضوحاً مقارنة بأى منهما ، وذلك يرجع إلى حداثة ضمها إلى المدينة مقارنة بميت علوان التى ضمت إلى المدينة عام ١٩٥٨م ، فى حين أدرجت سخا ضمن المدينة عام ١٩٦٥م من جهة وبعدها النسبى عن مركز المدينة من جهة أخرى .

وإذا كان هذا الاتجاه قد تصدر المقدمة فذلك له أسبابه ، إذ يوجب بهذا الاتجاه أهم مداخل المدينة وأكثفها حركة (كفر الشيخ – طنطا) ، كما أن هذا المدخل استقطب على جانبيه معظم مبانى المؤسسات الخدمية عالية المستوى ، فإلى جانب مبنى المحافظة ومبانى كليات فرع جامعة طنطا ، توجد مبانى معاهد البحوث الزراعية وتربية الحيوان ، هذه المنشآت والتى ارتبط بها تحسن واضح فى شبكة الطرق والخدمات الشبكية الأخرى بصفة عامة ، ساهمت إلى حد كبير فى نمو الاستخدامات السكنية والتجارية إلى جوارها .

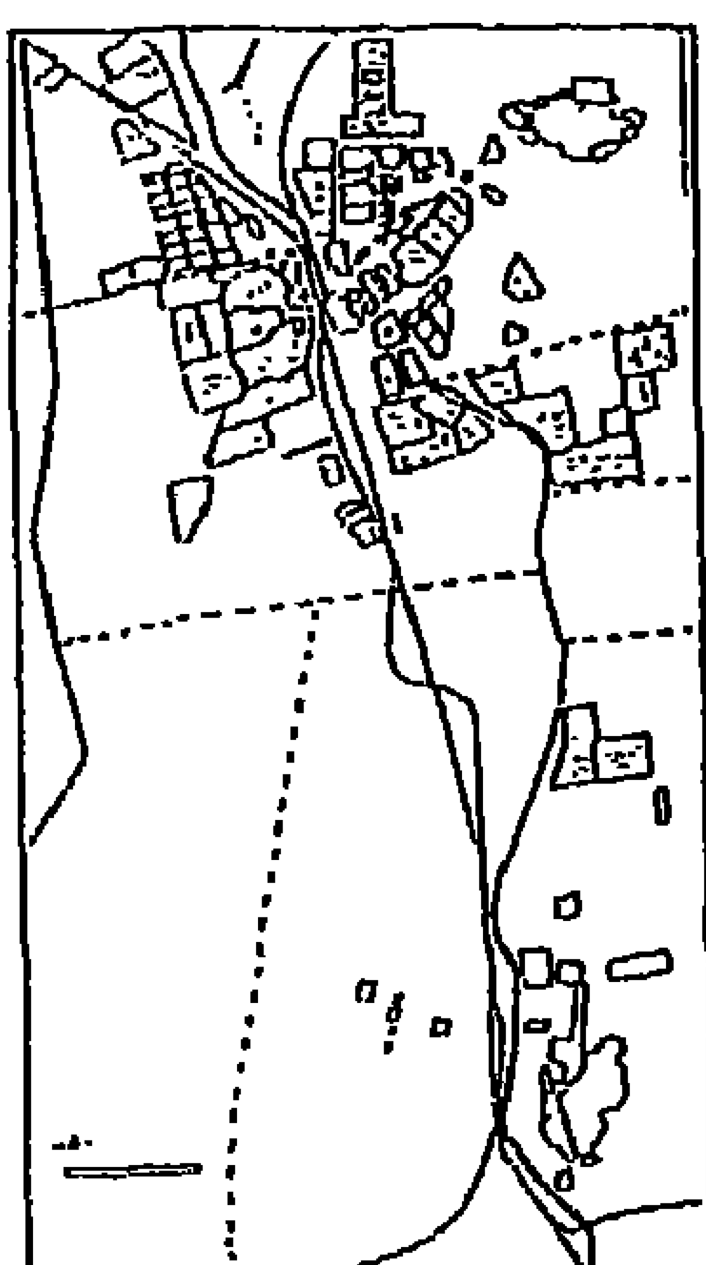
بالرغم من أن الاتجاه الشرقى جاء فى المرتبة الثانية من حيث النمو العمرانى ، إلا أن أهم ما يميز النمو فى هذا الاتجاه أن معظمه جاء وفق خطة مسبقة لدرجة أصبح معها النطاق الواقع إلى الشرق من خط السكة الحديد يعرف باسم كفر الشيخ الجديدة، ولم لا ؟ فلأول مرة وضع تخطيط



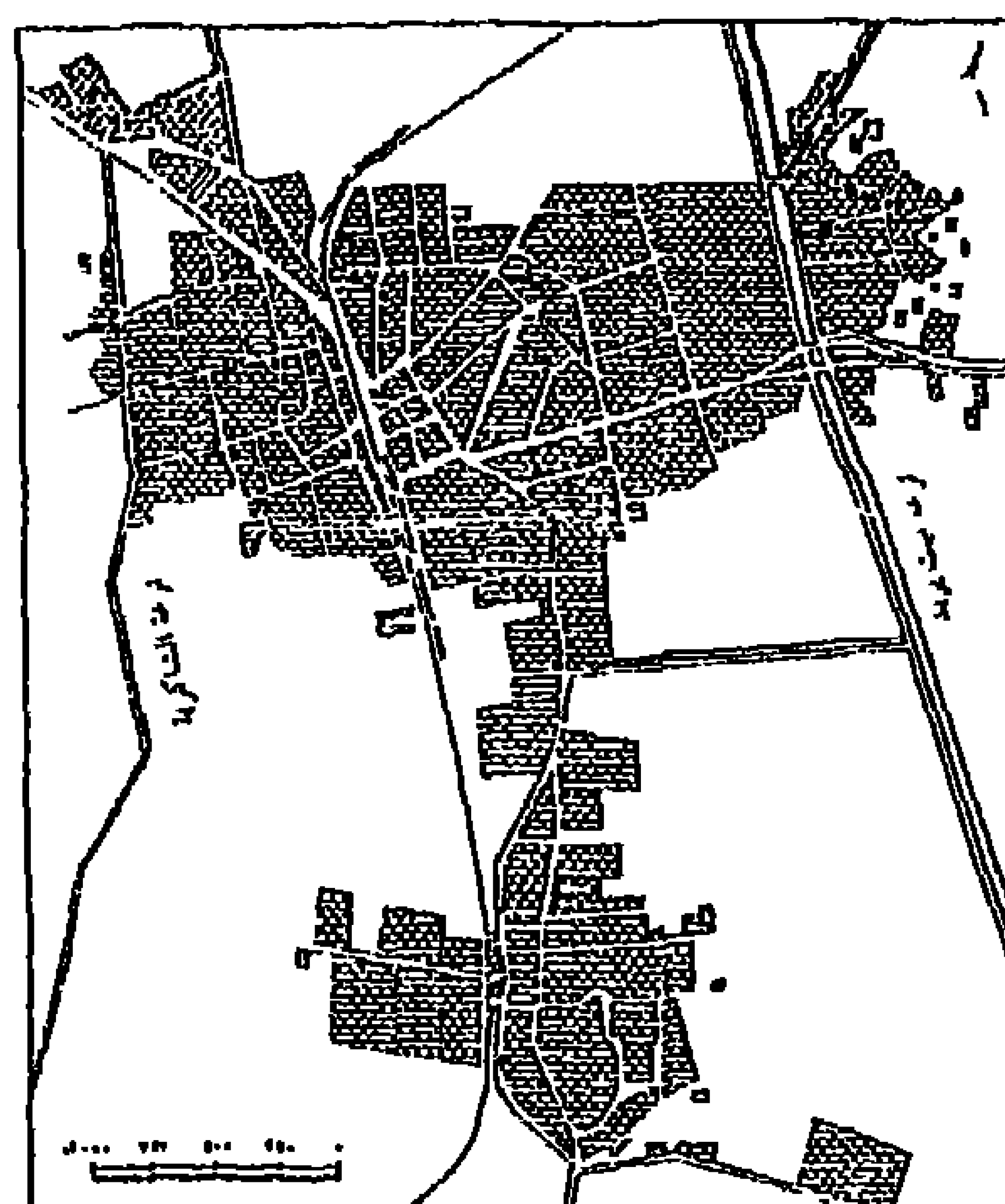
شكل رقم (٩) الكتلة العمرانية لمدينة كفر الشيخ عام ١٨٩٨م



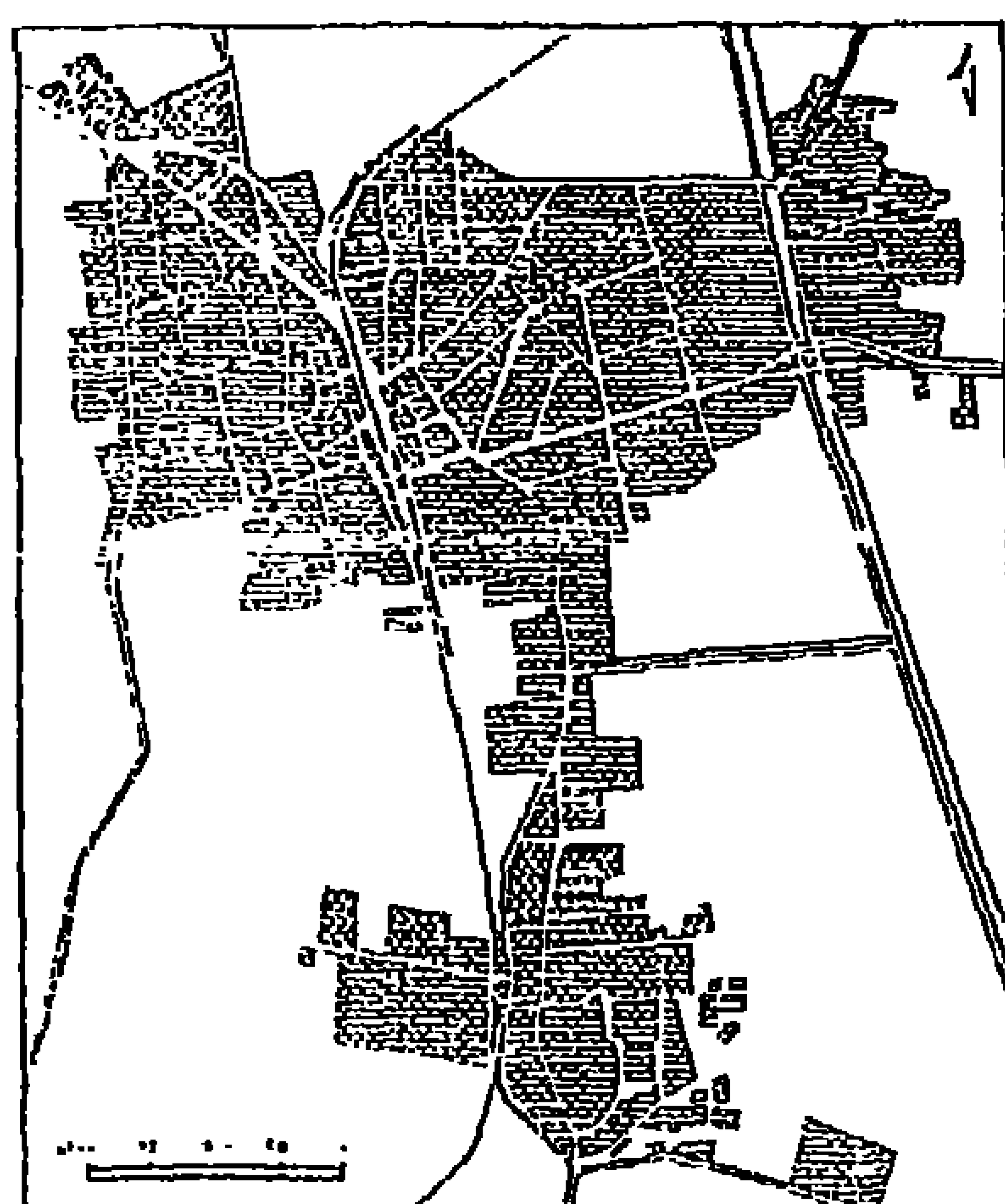
شكل رقم (١٠) الكتلة العمرانية لمدينة كفر الشيخ عام ١٩٢٢م



شكل رقم (١١) الكتلة العمرانية لمدينة كفر الشيخ عام ١٩٥٨م



شكل رقم (١٢) الكتلة العمرانية لمدينة كفر الشيخ عام ١٩٨٥م



شكل رقم (١٣) الكتلة العمرانية لمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٠٢م

شكل (٣) نمو الكتلة العمرانية لمدينة كفر الشيخ

مسبق لإنشاء مناطق سكنية ، حيث أقيمت فى هذا الاتجاه منطقتان سكنيتان ، أولاهما تقع ما بين مصنع الغزل فى الشرق وشارع الخليفة المأمون فى الشمال والغرب ، هذا الشارع يسير فى جزء منه مع الحد الشرقى لكردون المدينة القديمة (١٩٢٤م) . فى حين يحدها جنوباً طريق كفر الشيخ – المحلة الكبرى ، وقد بلغت مساحة هذه المطنقة ، أو كما يطلق عليها تقسيم ١ نحو ١٤,١ فدان ، خصص ٥٤٪ منها للمبانى والنسبة الباقية للشوارع والميادين والمناطق الخضراء ، أما الثانية فتقع إلى الجنوب من مصنع الزيوت ويحدها طريق كفر الشيخ – المحلة الكبرى شمالا والنادى الرياضى من الغرب ومحطة تنقية مياه الشرب الرئيسية من الشرق ، وتبلغ مساحة هذه المنطقة ٦٤,٥ فدان ، تتشابه فى تخطيطها إلى حد كبير مع تخطيط المنطقة السابقة، حيث شغلت الاستخدامات السكنية نحو ٥٧٪ من مساحتها . وإلى جانب هاتين المنطقتين خصصت مساحات للاستخدام الصناعى خارج الكتلة السكنية حيث أقيم مصنعان على المدخل الشرقى للمدينة أحدهما للغزل ويتبع شركة النصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى والآخر للزيوت .

أما الاتجاهان الشمالى والغربى فقد شهدا أيضاً نمواً عمرانياً ملحوظاً وإن ارتبط فى معظمه بطرق النقل ، فإلى الشرق من خط السكة الحديد امتد العمران فى مساحات شبه متصلة ، هذا الامتداد لم يأت نتيجة للاستخدام السكنى فقط ، وإنما كان لمبانى الخدمات دورها الواضح أيضا ، فإلى جانب المستشفى العام توجد العديد من مبانى الخدمات التعليمية بأنواعها المختلفة . أما إلى الغرب من خط السكة الحديد أو بالأحرى شمال الكتلة العمرانية القديمة ، فقد تخطى العمران المدخل الشمالى الغربى للمدينة (كفر الشيخ – دسوق) وواصل امتداده ليشغل معظم المساحة المحصورة بين هذا الخط وخط السكة الحديد ، هذا الامتداد جاء بعضه وخاصة المرتبط بطرق النقل من خلال الاستخدامات الصناعية ، والبعض الآخر جاء نتيجة للاستخدام السكنى المخطط ، إذ أقيمت بهذا الاتجاه منطقة سكنية ثالثة تعد امتداداً للمنطقتين السابقتين فى شرق المدينة بلغت مساحتها ٨,٥ فدان[٢٧] . أما فى غرب وجنوب غرب الكتلة العمرانية القديمة فقد بدأت تظهر الخطة الشطرنجية ، حيث الشوارع مستقيمة ومتعامدة وإن كان النمو أقل من مثيله فى باقى الجهات ، حيث أثر البعد عن الطرق الرئيسية من جهة ، والبعد عن المؤسسات الخدمية من جهة أخرى ، بالإضافة إلى وجود مقابر فى أقصى جنوبها الغربى على الامتداد العمرانى بهذا الاتجاه .

---

(٢٧) مشروع مدينة كفر الشيخ : شروط البيع للأهالى ، ملزمة صغيرة مطبوعة عام ١٩٦٢م ، مطبعة النصر بكفر الشيخ .

(ب) النمو العمراني للمدينة فيما بين عامى (١٩٨٥ - ٢٠٠٢م)

شهدت المدينة أيضاً خلال هذه الفترة نمواً عمرانياً واضحاً فقد بلغت مساحة الكتلة العمرانية للمدينة فى نهاية هذه الفترة ١٣٥٠ فدان بزيادة تقدر بحوالى ٢١٠ أفدن عن المساحة التى كانت عليها عام ١٩٨٥م ، ولعل ذلك يرجع إلى عدة أسباب منها زيادة الكثافة السكانية للمدينة وارتفاع مستوى المعيشة وما لذلك من أثر على زيادة حركة السكان سواء من المناطق القديمة أو تلك المزدحمة سكانياً إلى مناطق الامتداد العمرانى الجديدة ، خاصة أن هذه المناطق شهدت إلى جانب ظهور السكن الراقى السكن المتوسط والمنخفض التكاليف والذى تم تشييده وفق خطط مسبقة .

أما عن المحاور التى نمت على امتدادها الكتلة العمرانية للمدينة ، فيلاحظ من الشكل رقم (١٣) مايلى :

أن الاتجاه الشرقى جاء فى المقدمة ، إذ تخطى العمران ترعة ميت يزيد وواصل زحفه فى نطاق متصل ليغطى مساحة كبيرة تمتد من مصرف نمرة ٧ شمالاً حتى ترعة الزاوية جنوباً ، بل إنه تخطاها حتى التحم بالكتلة العمرانية لعزبة درويش مصطفى ، وذلك فى مسافة ٠,٨ كم من ترعة ميت يزيد غرباً ، ولعل أهم ما يلاحظ على عمران هذا النطاق أن معظمه جاء نتيجة للاستخدام السكنى ، فباستثناء محطة محولات كهرباء المدينة لا يوجد بهذا النطاق سوى ناد رياضى ومعهد دينى ومدرسة ابتدائية بالإضافة إلى مبنى أكاديمية العلوم الخاصة الواقع فى أقصى جنوب شرق هذا النطاق ، أما الصناعة فبالرغم من عدم وجود منشآت لها بهذا النطاق إلا أنها أثرت على نموه العمرانى بشكل غير مباشر ، حيث إن قربه من مصنعى الغزل والزيوت ساعد على استقرار كثير من العاملين بهما بهذا النطاق .

معنى ذلك أن هذا النطاق فقير فى خدماته بالرغم من أنه يضم ١٥,١ ٪ من جملة سكان المدينة ، ولعل ذلك يرجع إلى طبيعة النمو العمرانى بهذا النطاق ، إذ لم ينشأ وفق خطة مسبقة ، فقد ظهر عمرانه أولاً على شكل عزب متناثرة على امتداد الجانب الشرقى لترعة ميت يزيد ، ثم ما لبثت الامتدادات العمرانية أن شغلت المساحة المحصورة بين هذه العزب ، بل إنها احتوتها وواصلت زحفها شرقًا على أرض من حوض الجمال والنصرانى والجعافرة وأم لبدة ، وساعد على ذلك بالإضافة إلى الطرق التى تمر بها والتى يأتى فى مقدمتها طريق كفر الشيخ – المحلة الكبرى ، كفر الشيخ – الحامول ، قربها من مجمع المواقف الجديد والذى يمتد على الجانب الغربى لترعة

ميت يزيد أنها تمثل منطقة جذب لفئات سكانية معينة ، تندرج – إن لم تكن كلها – ضمن الفئات التى لا تناسب إمكانياتهم وتحمل الإقامة بالمناطق المخططة أو القريبة من وسط المدينة .

أما فى الشمال والذى يعد ثانى اتجاهات النمو أهمية . فقد زحف العمران وبخاصة على طول محاور النقل ، معظمه جاء وفق تخطيط سليم ، فإلى الشرق من خط السكة الحديد ظهر تقسيم المحافظة والقضاة كمناطق سكنية مخططة بالإضافة إلى تقسيم الصفا الذى يقع شمال الكتلة العمرانية لميت علوان ، فى حين ظل النطاق الواقع إلى الغرب من خط السكة الحديد منطقة جذب للمنشآت الصناعية والشون والمستودعات ، بينما فى أقصى شمال غرب المدينة وبخاصة على امتداد شارع صبرى القاضى بدأت تتوطن العديد من الأبنية التعليمية مثل مركز التكنولوجيا المتقدم ومبنى الجامعة العمالية والمدرسة الفندقية الأمر الذى يشير إلى أن هذه المنطقة سوف تشهد طفرة عمرانية، وليس أدل على ذلك من أنه على الجانب الغربى لترعة الشاكرية والمواجهة لهذه المنشآت بدأت تظهر بالإضافة إلى منشأة ناصر البحرية تقسيمات لمناطق سكنية جديدة .

وإذا كان العمران فى الاتجاه الشمالى قد نما فى ضوء تخطيط مسبق ، فإن الوضع لا يختلف كثيراً عنه فى الاتجاهين الغربى والجنوبى ، وفى الغرب أقيمت منطقة صناعية بلغت مساحتها نحو ١٥ فداناً تقع إلى الجنوب من شارع روينة ، فى حين يمثل حدها الغربى شارع صبرى القاضى الممتد بموازاة ترعة الشاكرية ، ولعل أهم ما يميز هذه المنطقة بالإضافة إلى موقعها فى جنوب غرب الكتلة العمرانية للمدينة ، أنها قسمت بحيث إن النطاق الشمالى منها تتركز به المدارس الصناعية بينما تتوطن الورش والمنشآت الصناعية فى جنوبها .

وإلى الشمال من المنطقة الصناعية وعلى امتداد الجانب الغربى لترعة الشاكرية ظهرت منطقة سكنية عرفت باسم منشأة ناصر القبلية ، ونظراً لنموها فى غياب تخطيط سليم ، فإنها تفتقر إلى الكثير من الخدمات وخاصة الشبكية منها شأنها فى ذلك شأن منشأة ناصر البحرية التى تمتد إلى الشمال منها .

أما فى الاتجاه الجنوبى فقد امتد العمران ليس فقط ليشغل المساحات الفضاء بين المبانى الممتدة على جانبى طريق كفر الشيخ – طنطا ، وإنما أيضاً ظهرت بعض الكتل العمرانية على جانبى خط السكة الحديد كما هو الحال فى السلخانة والعديد من المبانى فى أقصى جنوب شرق الكتلة العمرانية لسخا .

وهكذا يتضح من دراسة النمو العمرانى للمدينة خلال القرن العشرين أن المساحة العمرانية للمدينة فى زيادة مستمرة ويرجع ذلك إلى عدة أسباب من أهمها :

– الزيادة السكانية الواضحة التى شهدتها المدينة ، وخاصة فى النصف الثانى من القرن العشرين ، تلك الزيادة التى ارتبطت بالتغيرات التى طرأت على المدينة ، ولعل أهمها التوسع فى إنشاء المؤسسات الخدمية وخاصة الجامعية وكذلك المنشآت الصناعية ؛ وما لذلك من أثر فى جذب العديد من الفئات السكانية للمدينة والاستقرار بها ، ويؤكد ذلك أن الهجرة الوافدة إلى المدينة مثلت نحو ٢٠ ٪ من جملة الزيادة السكانية التى شهدتها المدينة خلال الفترة من (١٩٦٠ – ١٩٩٦م) .

– ممارسة الوظيفة الإدارية مبكراً (١٨٢٦م) وإن كان أثرها قد ازداد وضوحاً بعد أن أصبحت المدينة عاصمة لمحافظة كفر الشيخ من جهة ، وبعد تطبيق نظام الإدارة المحلية من جهة أخرى حيث ساعد ذلك على الاهتمام بالمدينة وتوسيع كردونها بالإضافة إلى التوسع فى إنشاء الخدمات سواء تلك التى تتميز بالتوزيع النقطى أو الشبكية منها .

– عدم وجود عوائق تحد من عملية النمو العمرانى ، فالمدينة تقع وسط بيئة زراعية تتميز باستواء سطحها ، علاوة على أن موقعها العقدى بالنسبة لشبكة الطرق فى محافظتها ساعد على تعدد محاور النمو والتى ارتبطت فى معظمها بطرق النقل ، سواء كانت حديدية أو مرصوفة وإن كانت الأخيرة أكثر تأثيراً فى حركة النمو العمرانى للمدينة .

– احتواء المدينة للعديد من المناطق الريفية أثناء نموها ، حيث كانت هذه المناطق بمثابة هامش حضرى ريفى ، وذلك كما هو الحال بمناطق : ميت علوان – سخا – القنطرة ، حيث مثلت مساحة هذه المناطق نحو ٢٦ ٪ من إجمالى المساحة العمرانية للمدينة عام ٢٠٠٢م .

ثالثاً : سكان مدينة كفر الشيخ

لا شك أن دراسة سكان المدينة والإلمام بأهم خصائصهم تمثل جانباً مهماً ، ليس فقط لفهم صورة سكان هذا المجتمع الحضرى ، وإنما أيضاً لتقدير حجم سكانه فى المستقبل ، ومن ثم التخطيط لتغطية متطلباتهم السكنية واحتياجاتهم من الخدمات المختلفة . وفيما يلى دراسة لهذه الجوانب :

١ - النمو السكانى :

يحدث النمو السكانى نتيجة لحركة السكان ، ومن أهم مظاهرها المواليد والوفيات وما ينجم عنهما من زيادة أو نقص طبيعيين أو ثبات فى عدد السكان[٢٨] ، كما يتأثر العدد الإجمالى للسكان بالناتج الصافى للهجرة فى المدينة أو إليها ، حيث تمثل مع المواليد والوفيات عنصراً مؤثراً فى تغير السكان .

(أ) اتجاهات النمو السكانى بمدينة كفر الشيخ فى الفترة من (١٩٦٠ - ١٩٩٦م) .

يتضح من دراسة الجدول رقم (٧) والشكل رقم (١٤) أن مدينة كفر الشيخ شهدت زيادة سكانية واضحة ، فقد تضاعف عدد سكانها ثلاث مرات تقريباً خلال الفترة من (١٩٦٠-١٩٩٦م) ، حيث تميزت المدينة بمعدلات نمو سكانى مرتفعة وصلت إلى ٣,٢٪ ، بينما بلغت ٣,١٪ ، ٢,٦٪ فى حضر المحافظة والجمهورية على التوالى للفترة نفسها ، وقد ترتب على ذلك أن استأثرت المدينة بالمركز الأول من حيث الحجم السكانى بين مدن المحافظة منذ تعداد ١٩٧٦م ، بعد أن كانت تأتى فى المرتبة الثانية بعد مدينة دسوق قبل هذا التعداد .

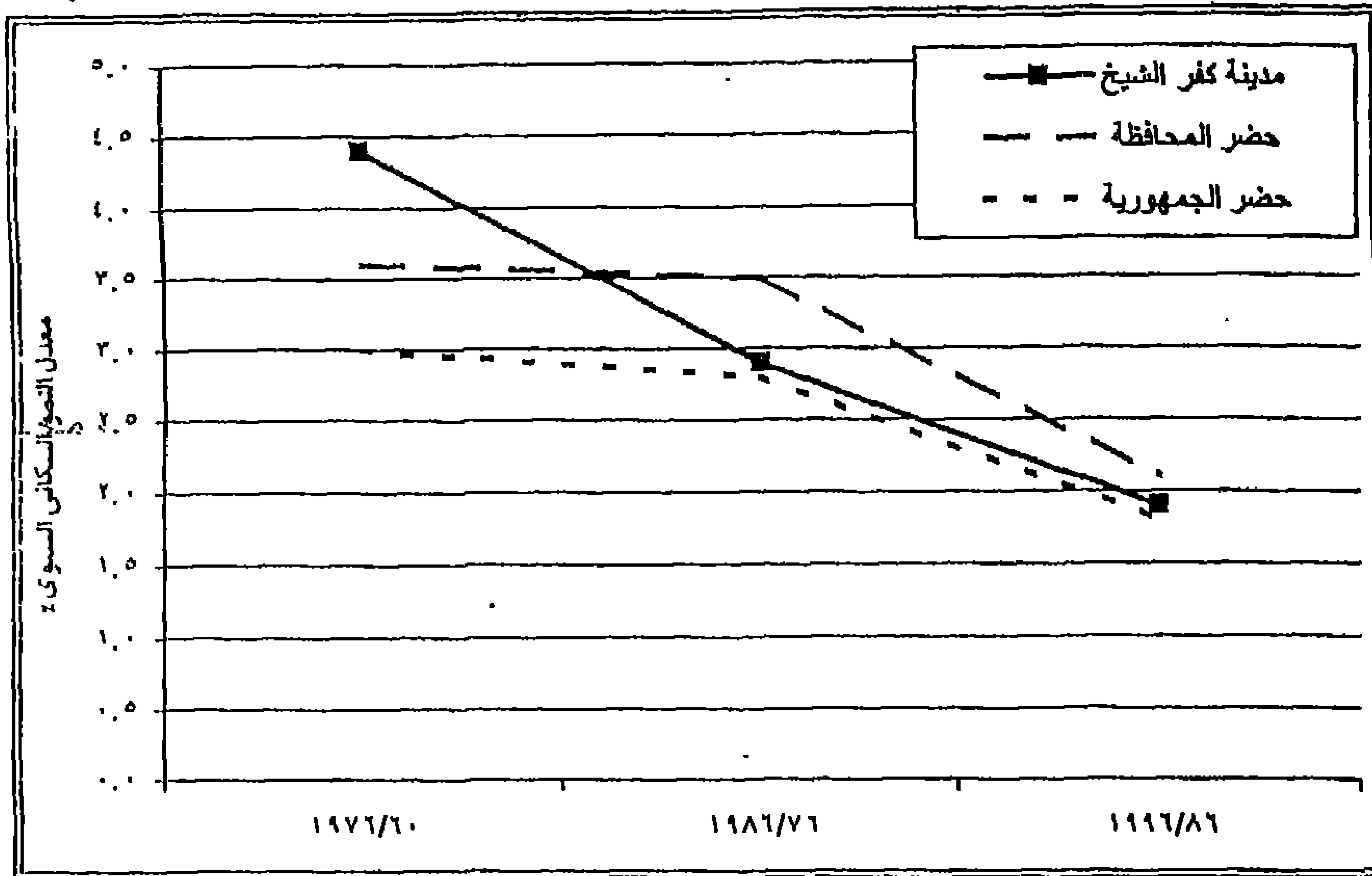
جدول رقم (٧)

تطور معدلات النمو السكانى السنوى بمدينة كفر الشيخ مقارنة بمثيلاتها بحضر المحافظة والجمهورية خلال الفترة من (١٩٦٠ – ١٩٩٦م)

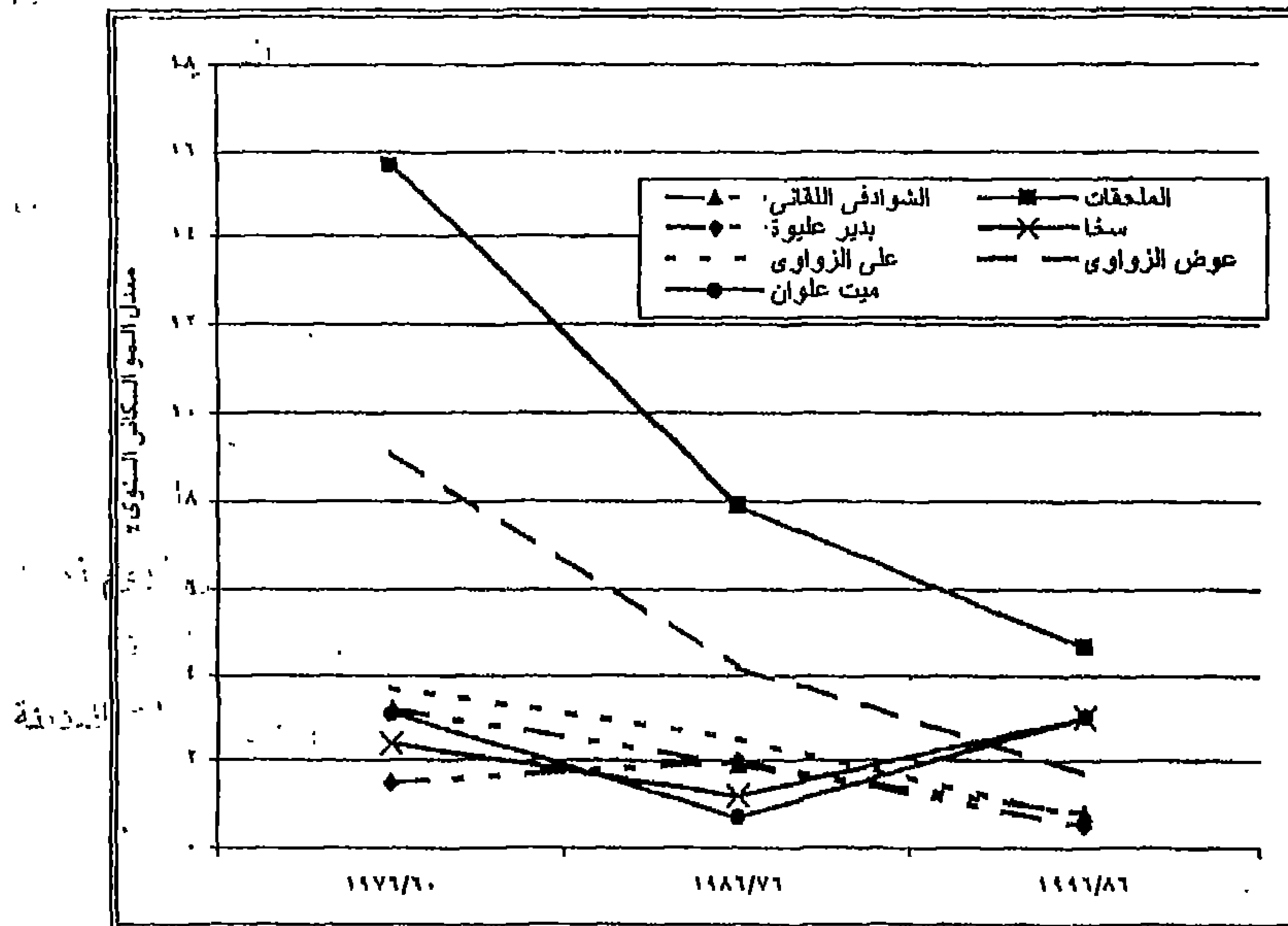
سنة التعداد	مدينة كفر الشيخ		حضر محافظة كفر الشيخ		حضر الجمهورية	
	عدد السكان	معدل النمو السنوى ٪	عدد السكان	معدل النمو السنوى ٪	عدد السكان	معدل النمو السنوى ٪
١٩٦٠	٣٨٥٩٢	–	١٦٥٣٥٣	–	٩٨٦٣٧٠٣	–
١٩٧٦	٧٧٤٨٦	٤,٤	٢٩١٦١٤	٣,٦	١٦٠٣٦٤٠٣	٣,٠
١٩٨٦	١٠٣٣٠١	٢,٩	٤١١٩١٠	٣,٥	٢١٢١٥٥٠٤	٢,٨
١٩٩٦	١٢٤٨٧٠	١,٩	٥٠٩٧٩٠	٢,١	٢٥٢٨٦٣٣٥	١,٨

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، تعدادات (٦٠، ٧٦، ٨٦، ١٩٩٦م) ومعدل النمو من حساب الباحث

(٢٨) محمد السيد غلاب ، محمد صبحى عبد الحكيم : السكان ديموغرافيا وجغرافيا ، مكتبة الأنجلو المصرية ، الطبعة الخامسة ، ١٩٧٤م صـ٣٠ .



شكل رقم (١٤) معدل النمو السكانى السنوى بمدينة كفر الشيخ مقارناً بمثيله بحضر المحافظة والجمهورية خلال الفترة من ٦٠/١٩٩٦



شكل رقم (١٥) معدلات النمو السكان السنوى بشياخات مدينة كفر الشيخ خلال الفترة من ٦٠/١٩٩٦م

إن معدلات النمو السكانى السنوى بالمدينة اختلفت من فترة تعدادية إلى أخرى ، إذ يلاحظ أنها كانت مرتفعة بصورة واضحة خلال الفترة التعدادية ١٩٧٦/٦٠م ، حيث بلغت ٤,٤ ٪ مقابل ٣,٦ ٪ ، ٣,٠ ٪ لحضر المحافظة والجمهورية على التوالى ، ولعل ذلك يرجع إلى التوسع فى إنشاء المؤسسات الخدمية وخاصة الصحية والتعليمية منها ، والتى جاء فى مقدمتها المعهد العالى للتعاون الزراعى (كلية الزراعة حالياً) والمعهد العالى للخدمة الاجتماعية والعديد من محطات البحوث الزراعية والمدارس الثانوية بأنواعها المختلفة ، علاوة على أنه ضمت للمدينة خلال هذه الفترة قريتا ميت علوان وسخا واللتان حتى الآن مازال الطابع الريفى مؤثراً فيهما .

بالرغم من انخفاض معدلات النمو السكانى بالمدينة عن مثيلاتها بحضر المحافظة خلال الفترتين التعداديتين (٨٦/٧٦ ، ١٩٩٦/٨٦م) ، حيث أثرت القرارات الإدارية وما يتبعها من تحول قرى إلى مدن ، وذلك كما هو الحال بالنسبة لمدن : مطوبس – الحامول – الرياض ، فى ارتفاع معدلات النمو السكانى بحضر المحافظة . فإنها ما تزال أعلى من نظيراتها على مستوى حضر الجمهورية ، مما يعنى أن الخصوبة مازالت مرتفعة ليس فقط بالمدينة وإنما أيضاً بمدن المحافظة وذلك باعتبار أن مدينة كفر الشيخ تمثل قيمة الحضرية بإقليمها .

(ب) اتجاهات النمو السكانى على مستوى شياخات مدينة كفر الشيخ:

مما سبق يتضح أن معدلات النمو السكانى اختلفت من فترة إلى أخرى ، إلا أن هذه الاختلافات لا تمثل الواقع الحقيقى بين شياخات المدينة ، وذلك لتباين ظروف كل منها ، هذا التباين لا يظهر من مجرد النظرة الكلية ، بل من تحليل معدل النمو بين كل تعدادين وذلك كما يوضحه الجدول التالى :

جدول رقم (٨)

معدل النمو السكانى السنوى بشياخات مدينة كفر الشيخ فيما بين عامى (٦٠-١٩٩٦م)

م	الشـــيـاخـــة	٧٦/٦٠	٨٦/٧٦	١٩٩٦/٨٦
١	الشوادفى اللقانى	٣,٢	١,٩	٠,٨
٢	الملحقات	١٥,٧	٧,٩	٤,٧
٣	بدير عليوة	١,٥	٢,٠	٠,٥
٤	سخا	٢,٤	١,٢	٣,٠
٥	على الزواوى	٣,٧	٢,٥	٠,٧
٦	عوض الزواوى	٩,١	٤,٢	١,٧
٧	ميت علوان	٣,١	٠,٧	٣,٠
	المدينة	٤,٤	٢,٩	١,٩

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، تعدادات (٦٠، ٧٦، ٨٦، ١٩٩٦م) لمحافظة كفر الشيخ ، ومعدل النمو من حساب الباحث .

يتضح من دراسة الجدول رقم (٨) والشكل رقم (١٥) مايلى :

لا تسير نسب النمو فى انتظام مضطرد الزيادة بل تتأرجح بين ارتفاع وانخفاض ، مما يدل على مساهمة عوامل عديدة فى اتجاهات النمو السكانى واختلافها من شياخة لأخرى ، إذ إنه من المعروف أن انتظام نسب النمو لفترة طويلة يدل على ثبات العوامل المؤثرة فى النمو ، أما عدم انتظامها فيدل على تغير الظروف المؤثرة فى النمو السكانى .

أنه خلال الفترة التعدادية ١٩٧٦/٦٠م ارتفعت معدلات النمو السكانى بصورة واضحة بشياختى الملحقات وعوض الزواوى عن مثيلاتها بباقى شياخات المدينة ، وكذلك الحال خلال الفترة التعدادية ١٩٨٦/٧٦م ، ولعل ذلك يرجع إلى أن الشياخة الأولى تمثل منطقة الجذب الرئيسية لمعظم المهاجرين إلى المدينة من نطاقها الريفى بينما الثانية والتى تميزت بتخطيطها الجيد جذبت فئات سكانية أيضًا سواء من داخل المدينة أو من خارجها تميزت بارتفاع مستواها المعيشى ومن ثم القدرة على تحمل نفقات الإسكان الجيد .

وإذا كان معدل النمو السكانى السنوى بالمدينة قد بلغ ١,٩ ٪ خلال الفترة التعدادية (١٩٩٦/٨٦م)، فإن هذا المعدل يتباين من شياخة إلى أخرى ، حيث انخفض بصورة واضحة بشياخات :

الشوادفى اللقانى – بدير عليوة – على الزواوى – عوض الزواوى عن المتوسط العام للمدينة ، بينما ارتفع عن المتوسط العام فى باقى شياخات المدينة . معنى ذلك أن الشياخات التى تقع على أطراف المدينة والتى تتميز بارتفاع نسبة العاملين بالزراعة من جهة والأمية من جهة أخرى ، وذلك كما يتضح فيما بعد – مازالت معدلات النمو بها مرتفعة .

(جـ) عوامل النمو السكانى بمدينة كفر الشيخ :

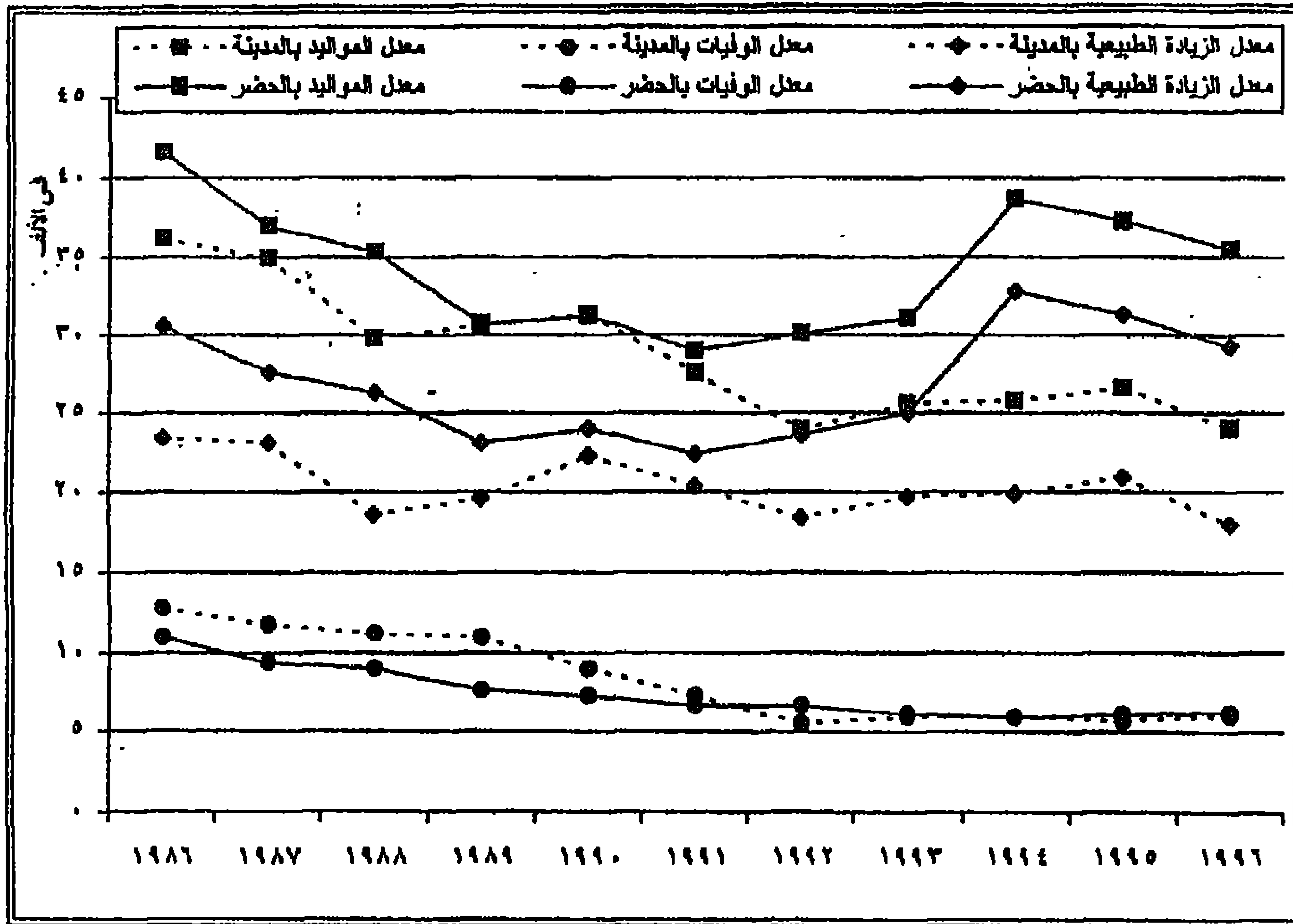
من المعروف أن زيادة السكان نتيجة لعاملين هما الزيادة الطبيعية والهجرة ، وتعد الزيادة الطبيعية هى المسئول الأول عن نمو السكان وتحديد اتجاهاته .

جدول رقم (٩)

معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية للسكان بمدينة كفر الشيخ وحضر المحافظة خلال الفترة من (١٩٨٦ – ١٩٩٦م)

مدينة كفر الشيخ	مدينة كفر الشيخ			حضر محافظة كفر الشيخ		
	معدل المواليد	معدل الوفيات	معدل الزيادة الطبيعية	معدل المواليد	معدل الوفيات	معدل الزيادة الطبيعية
١٩٨٦	٣٦,٢	١٢,٨	٢٣,٤	٤١,٦	١١,٠	٣٠,٦
١٩٨٧	٣٤,٩	١١,٨	٢٣,١	٣٧,٠	٩,٤	٢٧,٦
١٩٨٨	٢٩,٨	١١,٢	١٨,٦	٣٥,٣	٩,٠	٢٦,٣
١٩٨٩	٣٠,٦	١١,٠	١٩,٦	٣٠,٧	٧,٦	٢٣,١
١٩٩٠	٣١,٣	٩,٠	٢٢,٣	٣١,٢	٧,٢	٢٤,٠
١٩٩١	٢٧,٦	٧,٢	٢٠,٤	٢٩,٠	٦,٦	٢٢,٤
١٩٩٢	٢٣,٩	٥,٥	١٨,٤	٣٠,١	٦,٦	٢٣,٦
١٩٩٣	٢٥,٦	٥,٩	١٩,٧	٣١,١	٦,١	٢٥,٠
١٩٩٤	٢٥,٨	٥,٩	١٩,٩	٣٨,٧	٥,٩	٣٢,٨
١٩٩٥	٢٦,٦	٥,٧	٢٠,٩	٣٧,٣	٦,١	٣١,٣
١٩٩٦	٢٤,٠	٦,٠	١٨,٠	٣٥,٥	٦,٢	٢٩,٣

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، الإحصاءات الحيوية الخاصة بمدن محافظات كفر الشيخ ، سنوات مختلفة والمعدلات من حساب الباحث .



شكل رقم (١٦) معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية بمدينة كفر الشيخ وحضر المحافظة خلال الفترة من ١٩٨٦ - ١٩٩٦م

يتضح من دراسة الجدول رقم (٩) والشكل رقم (١٦) مايلى :

لا يتأثر نمو السكان بالمواليد فقط ، بل تلعب معدلات الوفيات دوراً مهمًا فى تطور السكان ، إذ إن الزيادة الطبيعية ما هى إلا الفرق بين المواليد والوفيات فهذه الزيادة قد تكون ناتجة عن قلة الوفيات أو عن كثرة المواليد ، فكلا العاملين له الأهمية نفسها[٢٩] .

انخفاض معدلات الزيادة الطبيعية بمدينة كفر الشيخ بصفة عامة عن مثيلاتها بحضر المحافظة ، ولعل كون المدينة عاصمة للمحافظة يفسر ذلك إلى حد كبير ، حيث إن التوطن الصناعى والخدمى بها وخاصة الأخير منها ، أثر على خصائص سكانها ، علاوة على ارتفاع المستوى الاقتصادى بها بصفة عامة عن باقى مدن المحافظة وخصوصًا تلك التى تحولت إلى الوظيفة الإدارية متأخراً ، كما هو الحال بمدن : مطوبس – الرياض – الحامول ، والتى مازالت الزراعة حرفة رئيسية بها .

بالرغم من تباين معدلات المواليد والوفيات فى كل من مدينة كفر الشيخ وحضر المحافظة ، إلا أن هناك تشابهًا واضحًا بينهما من حيث اتجاه هذه المعدلات إلى الانخفاض وبالتالى تناقص الزيادة الطبيعية ؛ وذلك لا يرجع إلى عامل واحد ولكنها ثمرة تراكم وتداخل عديد من العوامل والأسباب والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية ، ولعل أهمها ارتفاع مستويات المعيشة من جهة والمستوى التعليمى من جهة ثانية بالإضافة إلى سياسة تنظيم الأسرة من جهة أخرى .

أما عن دور الهجرة فى الزيادة السكانية بالمدينة فإنه يتفاوت من فترة تعدادية إلى أخرى وذلك كما يتضح من الجدول التالى :

جدول رقم (١٠)

مقدار الزيادة الكلية والزيادة الطبيعية والفرق بينهما خلال الفترة من (١٩٦٠–١٩٩٦م)

الفترة	الزيادة الكلية	الزيادة الطبيعية	الفرق بين الزيادتين
٦٠–١٩٧٦م	٣٨٨٩٤	٢٤٨٤١	١٤٠٥٣+
٧٦–١٩٨٦م	٢٥٨١٥	٢٢٢٧٣	٣٥٤٢+
٨٦–١٩٩٦م	٢١٥٦٩	٢١٨٨٩	٣٢٠ –

المصدر : الإحصاءات الحيوية الخاصة بمدينة كفر الشيخ ، سنوات مختلفة .

(٢٩) يسرى الجوهرى : جغرافية السكان ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٦م صـ٤١٧ .

لعل أهم ما يلاحظ من الجدول رقم (١٠) أن الهجرة الوافدة إلى المدينة مثلت أكثر من ثلث الزيادة الكلية (٣٦,١ ٪) بالمدينة خلال الفترة التعدادية ١٩٧٦/٦٠م ، مرتبطة فى ذلك بالتغيرات التى طرأت على المدينة، والتى كان أهمها التحولات الإدارية والتوسع فى إنشاء العديد من الخدمات والمؤسسات الحكومية وغيرها من الهيئات ، بينما انخفضت خلال الفترة التعدادية ١٩٨٦/٧٦م إذ ساهمت بنحو ١٦ ٪ فقط من إجمالى الزيادة الكلية بالمدينة ، أما خلال الفترة الأخيرة ١٩٩٦/٨٦م فقد تبين أن الزيادة الطبيعية بالمدينة أكبر من الزيادة الكلية ، مما يعنى أنه توجد هجرة نازحة من المدينة ويرجع ذلك إلى :

- تفاقم مشكلات المدينة والتى يأتى فى مقدمتها أزمة الإسكان وقصور الخدمات والمرفق وما يترتب على ذلك من ظروف لا تساعد على الهجرة إلى المدينة .

- الاهتمام بالريف ، مصدر الهجرة الأساسى ، وتزويده بالخدمات المختلفة ومن ثم تقليل حدة الفجوة بين الحضر والريف[٣٠] .

٢ - توزيع السكان فى مدينة كفر الشيخ :

التوزيع والكثافة من القضايا السكانية المهمة ، فبالإضافة إلى أنها توضح العلاقة بين السكان والأرض ، تلقى الضوء على العوامل الجغرافية الكامنة وراء هذا التوزيع ، لذا كانت خريطة توزيع السكان واحدة من أهم الخرائط فى الدراسات الجغرافية[٣١] .

(٣٠) فتحى مصيلحى : المعمور المصرى فى مطلع القرن (٢١) بين مشاكل التنمية الشاملة وتخطيط القرية المصرية ، الجزء الأول ، القاهرة ، ١٩٩٠ ، صـ١٨٩ .

(٣١) محمد سيد غلاب ، محمد صبحى عبد الحكيم : مرجع سابق ، صـ٣٠ .

(أ) التوزيع العددى والنسبى بشياخات مدينة كفر الشيخ :

جدول رقم (١١)

التوزيع العددى والنسبى للسكان بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

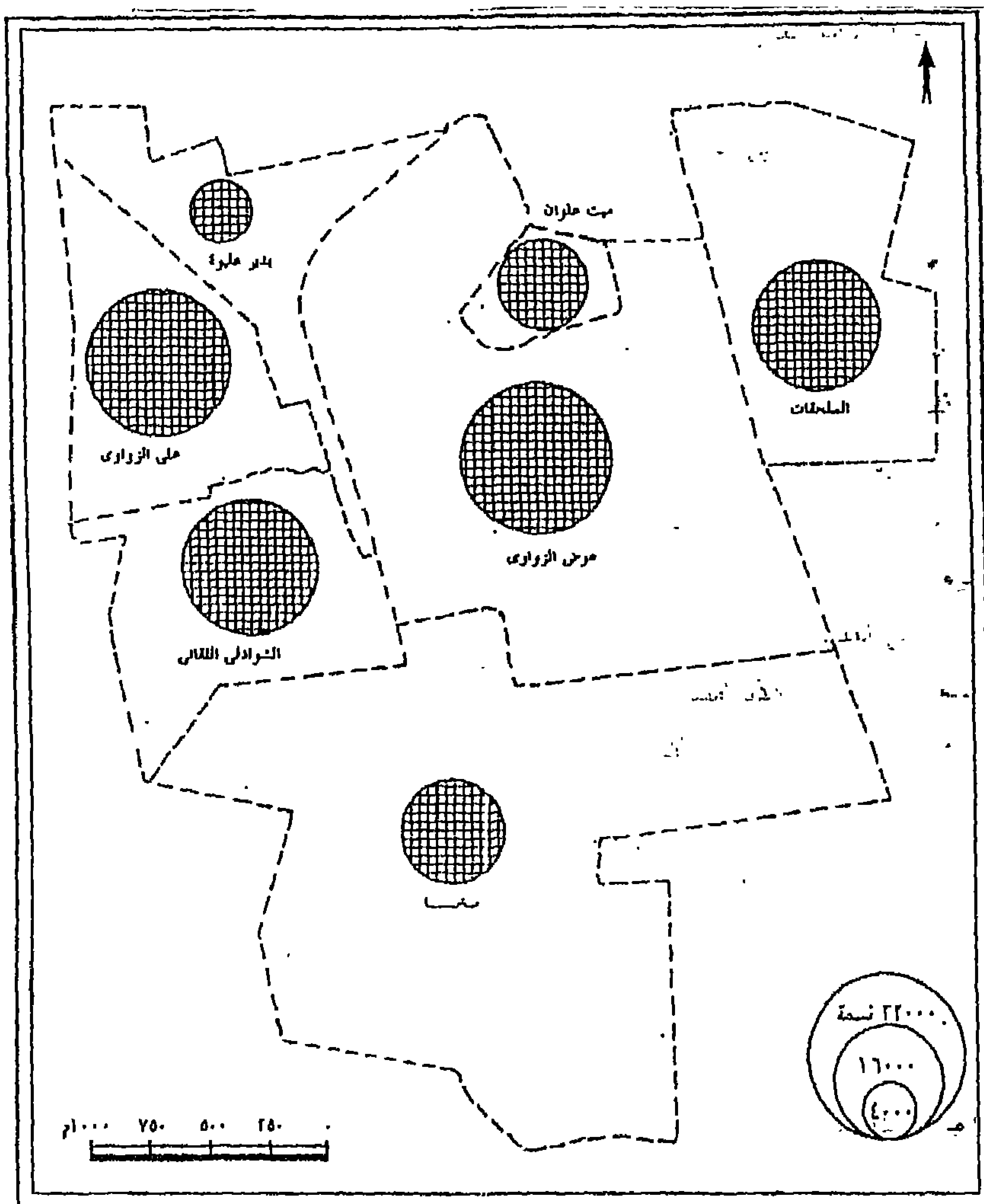
م	الشــيــاخـــة	عـدد السكان	٪ من جملتهم
١	الشوادفى اللقانى	٢٢٨٢٢	١٨,٣
٢	الملحقات	١٨٨٥٩	١٥,١
٣	بدير عليوة	٤٩٧١	٤,٠
٤	سخا	١٢٥٧٤	١٠,١
٥	على الزواوى	٢٥٤١٨	٢٠,٣
٦	عوض الزواوى	٢٨٣٤٥	٢٢,٧
٧	ميت علوان	١١٨٨١	٩,٥
	المدينة	١٢٤٨٧٠	١٠٠

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد السكان ١٩٩٦م ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ، ص ٦ والنسب من حساب الباحث .

يتضح من دراسة الجدول رقم (١١) والشكل رقم (١٧) مايلى :

أن هناك تبايناً واضحًا فى توزيع السكان بين شياخات المدينة ، إذ يلاحظ أن ما يقرب من ثلثى سكان المدينة (٦١,٣ ٪) تستأثر بها ثلاث شياخات فقط هى : عوض الزواوى– على الزواوى– الشوادفى اللقانى ، ولعل ذلك يرجع إلى أن هذه الشياخات تشغل معظم الأجزاء القديمة من المدينة من جهة ، وأنها تضم أيضًا معظم مشروعات الإسكان الحكومى ، تلك المشروعات التى تتميز بقدرتها على استيعاب أعداد كبيرة من السكان من جهة أخرى .

تأتى شياخة الملحقات والتى تقع فى شرق المدينة فى المرتبة الرابعة بنسبة تصل إلى ١٨,٣ ٪ ولعل موقعها المتطرف من قلب المدينة يفسر هذا الارتفاع إلى حد كبير ، حيث تعد هذه الشياخة بمثابة منطقة جذب للعديد من الفئات السكانية ، تلك الفئات التى لا تتناسب إمكانياتها المادية والإيجارات المرتفعة فى المناطق ذات التخطيط الجيد ، ويؤكد ذلك أن نسبة كبار رجال الإدارة والأعمال لا تزيد عن ٣,١ ٪ من جملة سكان هذه الشياخة حسب أقسام المهن الرئيسية ، بينما تصل هذه النسبة إلى ٨,٦ ٪ على مستوى المدينة .



شكل رقم (١٧) الأحجام السكانية لشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

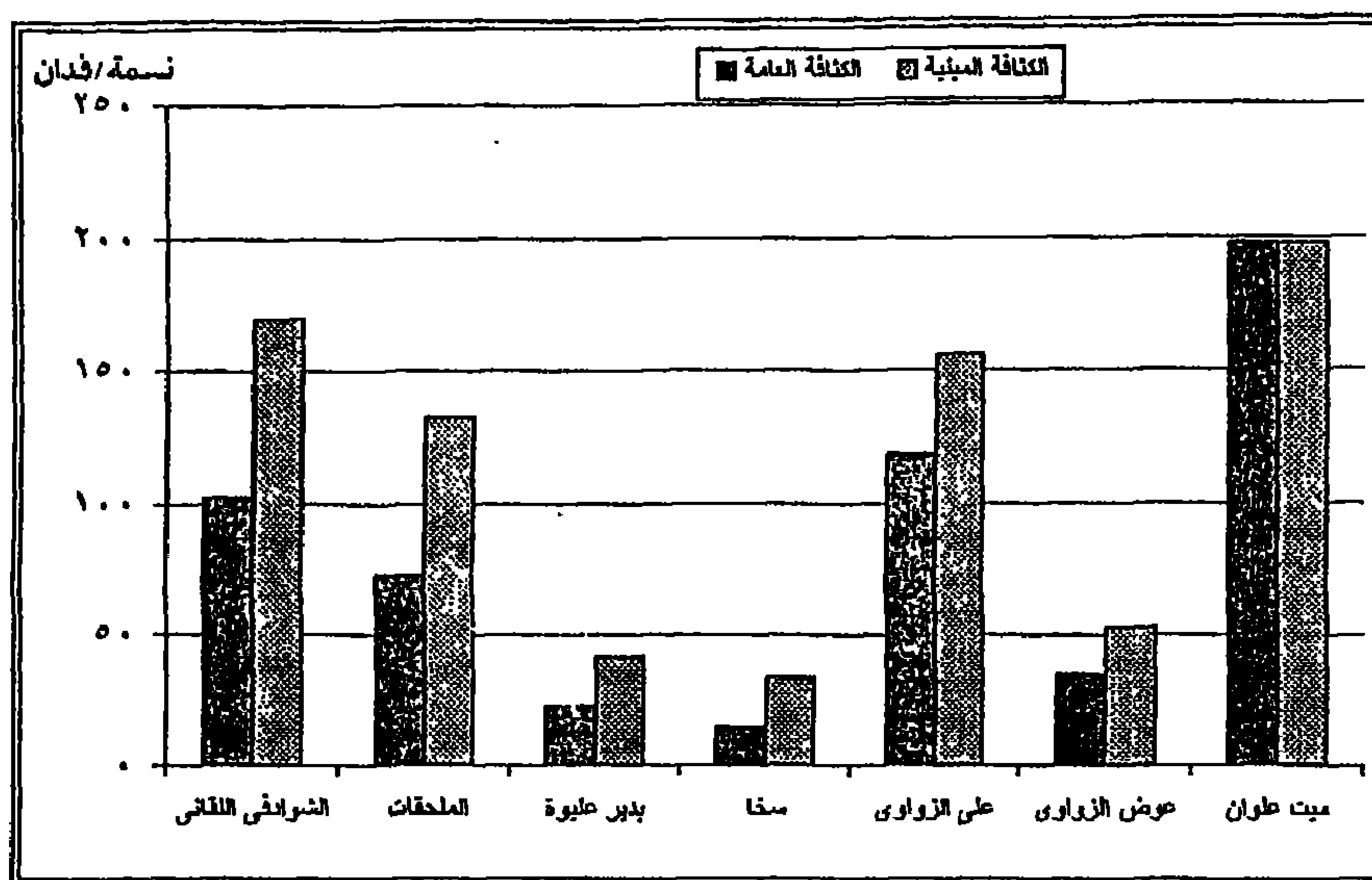
يكاد يتساوى عدد السكان في شياختى سخا وميت علــوان بالرغم من تباينهـما مساحيًا ، ولعل موقعهما يفسر ذلك فشياخة ميت علوان تتميز بقربها من وسط المدينة ، بينما الأخرى فعلاوة عن بعدها عن قلب المدينة تضم العديد من المبانى الحكومية وخاصة التابع منها لوزارة الزراعة ، والتى تستأثر بنسبة كبيرة من مساحة الشياخة ، كذلك أثر الموقع بالإضافة إلى تعدد المبانى التجارية والشون والمستودعات إلى قلة عدد السكان بشياخة بدير عليوة والتى تأتى فى المؤخرة بنسبة لا تزيد عن ٤٪ من جملة سكان المدينة طبقاً لتعداد ١٩٩٦م .

(ب) كثافة السكان:

تعد كثافة السكان نتاجاً للعلاقة بين المساحة وعدد السكان، فإن كانت الوحدات الإدارية تتباين فيما بينها من حيث مساحتها وعدد سكانها ، فإن كثافة السكان تتباين فيما بينها ، ولما كانت دراسة توزيع السكان عددياً تهتم فقط بتوزيع الحجم السكانى المجرد دون اعتبار للمساحة ، فإن الكثافة هى التى توضح إلى أى حد يزيد الحجم أو يقل تبعًا لمساحة الوحـــدة الإدارية . ومن دراسة الشكل رقم (١٨) يتضح ما يلى :

– أن هناك تفاوتاً واضحاً بين الكثافة الحسابية والكثافة المبنية فى مدينة كفر الشيخ ، شأنها فى ذلك شأن باقى مراكز العمران ، إذ وصلت الكثافة المبنية إلى ٨٥ نسمة / فدان ، مقابل ٤٧ نسمة / فدان بالنسبة للحسابية ، ولعل ذلك يشير إلى ارتفاع مساحة الأراضى الزراعية التى تقع ضمن حدود المدينة فقد مثلت نحو ٤٣٪ من إجمالى مساحة المدينة .

– أن الكثافة العامة ترتفع بصورة واضحة بشياخات قلب المدينة ، وذلك أمر منطقى ، حيث تتميز هذه الشياخات بقدم عمرانها ، ومن ثم التهام معظم المساحات الفضاء ، بعكس الحال بالنسبة للشياخات التى تمثل الإطار الخارجى للمدينة ، وتتميز بانخفاض نسبة مساحة الأراضى المبنية بها إلى جملة مساحتها ، وذلك كما هو الحال بشياختى : بدير عليوة وسخا ، إذ وصلت هذه النسبة إلى ٢٨٪ ، ٥٧٪ بهما على التوالى ، كذلك يلاحظ أن هاتين الشياختين أيضا تقل بهما وبصورة واضحة الكثافة المبنية ، فهى تصل فى أولاهما إلى ٤٢ نسمة / فدان ، فى حين لا تزيد ٣٤ نسمة / فدان بالثانية ، ولعل ذلك يرجع إلى وجود العديد من المبانى الحكومية والمستودعات والشون من جهة وطبيعة الأنشطة الاقتصادية السائدة بهما من جهة أخرى .



شكل رقم (١٨) الكثافة العامة والمبنية بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

(جـ) درجة التزاحم :

قياس درجة التزاحم أو بمعنى آخر درجة تركز السكان داخل المبانى السكنية تأتى على درجة كبيرة من الأهمية ، ليس فقط لأنها تلقى الضوء على الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان ، وإنما لأهميتها أيضا فى التخطيط العمرانى أو السكنى[٣٢] ، ومن دراسة السكان رقم (١٩) يتضح أن شياخات المدينة تتفاوت فيما بينها من حيث درجة التزاحم ، فهى تقل بصورة واضحة فى الشياخات المخططة ، وذلك كما هو الحال بشياخة عوض الزواوى ، إذ ولت ١,٣ نسمة / غرفة بينما بلغت أقصاها (١,٦ نسمة / غرفة) بشياخة الملحقات ، والتى سبق الذكر أنها تمثل منطقة جذب للعديد من الفئات السكانية ، أما باقى الشياخات فتتراوح بها درجة التزاحم ما بين ١,٤ – ١,٥ نسمة / غرفة ، ولعل موقعها يفسر هذا التوسط ، حيث تشغل معظمها أطراف المدينة وبالتالى توفر مساحات من الأراضى للبناء عليها .

(د) نسبة التركز

يرتبط بدراسة توزيع السكان التعرف على نمط التركز السكانى داخل أراضى منطقة الدراسة ، وإلى أى مدى يميل السكان إلى التركز فى أماكن معينة داخل حدود المدينة ، وهى بذلك تلقى الضوء على العلاقة بين التوزيع العددى للسكان والمساحة المأهولة .

جدول رقم (١٢)

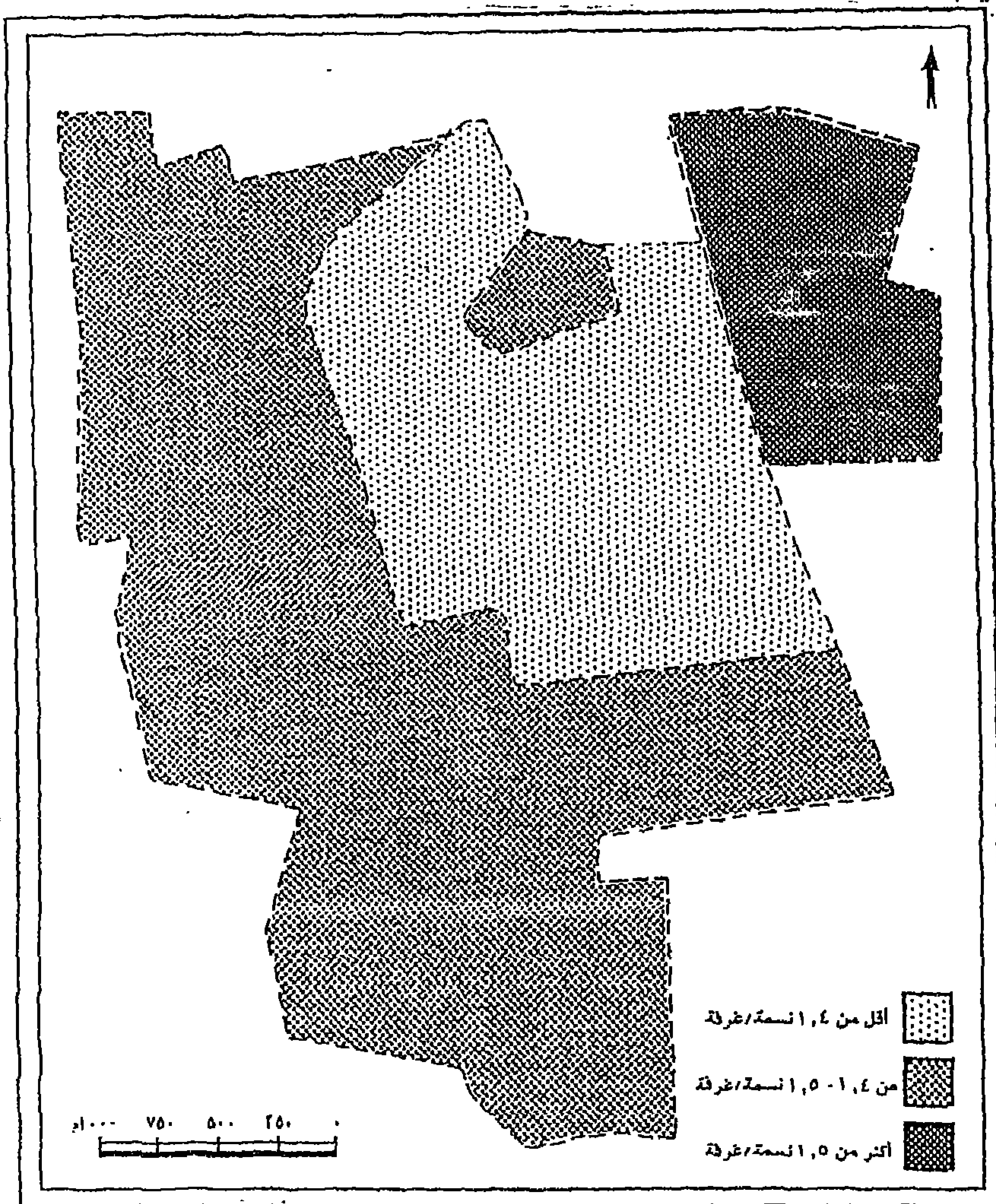
نسبة تركز السكان بمدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

م	الشياخة	السكان (س) ٪	السكان (ص) ٪	س – ص
١	الشوادفى اللقانى	٨,٥	١٨,٣	٩,٨
٢	الملحقات	١٠	١٥,١	٥,١
٣	بدير عليوة	٨,٧	٤,٠	٤,٧
٤	سخا	٣٣,٤	١٠,١	٢٣,٣
٥	على الزواوى	٨,٢	٢٠,٣	١٢,١
٦	عوض الزواوى	٢٨,٩	٢٢,٧	٦,٢
٧	ميت علوان	٢,٣	٩,٥	٧,٢
	المدينة	١٠٠	١٠٠	٦٨,٤

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، النتائج النهائية لتعداد السكان ١٩٩٦م ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ، ص ٦ والنسب من حساب الباحث .

---

(٣٢) فتحى أبو عيانة : جغرافية السكان ، دار المعرفة الجامعية – الإسكندرية الطبعة الرابعة ، ١٩٨٤م ، صـ١٨ .



شكل رقم (١٩) درجة التزاحم بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

يتضح من دراسة الجدول رقم (١٢) أن نسبة التركز السكانى بلغت ٣٤,٢٪ عام ١٩٩٦م وهى فى ذلك تقل عن مثيلاتها فى تعدادى ١٩٧٦ ، ١٩٨٦م ، إذ كانت ٣٨,١٪ ، ٣٤,٦٪ بهما على التوالى . معنى ذلك أن ظاهرة التركز السكانى بالمدينة بالرغم من تناقصها إلا أنها مازالت مرتفعة ، ولاشك أن هذا التركز الواضح له انعكاساته الاقتصادية والاجتماعية ، لذا يجب التخطيط لإعادة توزيع السكان داخل الشياخات وذلك بما يتلاءم مع مساحتها ومقوماتها الجغرافية ، وإن كان هذا بدأ بالفعل وذلك من خلال مشروعات الإسكان الحكومية والتى كان من نتيجتها أن نسبة التركز تقل من تعداد إلى آخر .

٣ - تركيب السكان :

يقصد بتركيب السكان جميع الخصائص التى يمكن قياسها رقمياً مثل نسبة الصغار والكبار ، أو نسبة القادرين على العمل ونسبة الأمية فى المجتمع وغير ذلك[٣٣] . وتظهر أهمية خصائص السكان من خلال آثارها الواضحة على السكن والمرافق الصحية وحركة المرور وعلى بعض المظاهر البشرية المختلفة كالخدمات اللازمة للسكان .

(أ) التركيب العمرى :

يعد التركيب العمرى أهم وأخطر العوامل الجغرافية فى دلالتها على قوة السكان الإنتاجية ومقدار حيويتهم ، كما أنه يشير إلى اتجاه نموهم ، ويلقى ضوءاً على نسب المواليد والوفيات بينهم ، كما أن احتياجات التخطيط والعمل والخدمات تعتمد على معرفة صحيحة لتكوين السكان حسب فئات السن[٣٤] .

---

(٣٣) محمد سيد غلاب ، محمد صبحى عبد الحكيم : مرجع سابق ، صـ٩٣ .
(٣٤) فتحى أبو عيانة : مرجع سابق ، صـ٤٠١ .

جدول رقم (١٣)

التوزيع النسبى لسكان مدينة كفر الشيخ مقارنا بحضر المحافظة حسب فئات السن الرئيسية عام ١٩٩٦م

فئات السن	مدينة كفر الشيخ		حضر محافظة كفر الشيخ	
	الجملة	٪	الجملة	٪
أقل من ١٥ سنة	٤١٣٥٠	٣٣,١	١٧٧٨٢٩	٣٤,٩
من ١٥ – ٦٠ سنة	٧٧٥٥٣	٦٢,١	٣٠٤٨٤٨	٥٩,٨
٦٠ سنة فأكثر	٥٩٦٧	٤,٨	٢٧١١٣	٥,٣
الجملة	١٢٤٨٧٠	١٠٠	٥٠٩٧٩٠	١٠٠

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد السكان ١٩٩٦م ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ، ص ٦ ، والنسب من حساب الباحث .

يتضح من دراسة الجدول رقم (١٣) والشكل رقم (٢٠) ما يلى :

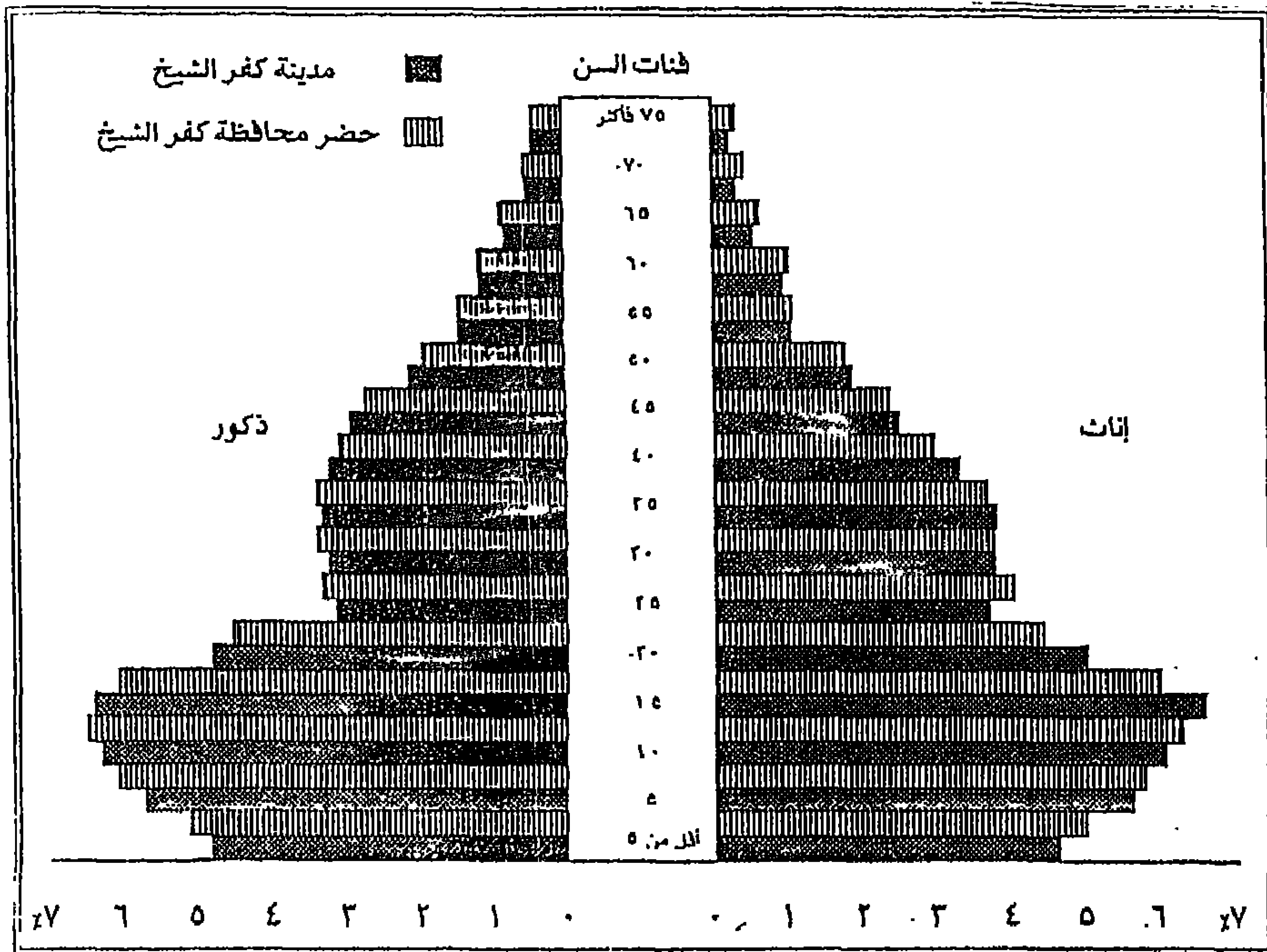
– تفوق نسبة متوسطى السن على نسبة صغار وكبار السن سواء فى المدينة أو حضر المحافظة ، وهذا يعنى أن مجتمع الدراسة فى حالة نضج وحيوية ، وبالتالى تزايد سريع فى عدد السكان ؛ لأن نسبة كبيرة منهم تقع فى سن الإخصاب بين (١٥ – ٤٩) سنة[٣٥] .

– ارتفاع نسبة متوسطى السن فى المدينة عنها فى حضر المحافظة ، وإن كان ذلك يرجع لتعدد الأنشطة الاقتصادية بالمدينة وخاصة الخدمية منها وبالتالى وجود فرص عمل أكثر مما هو متاح بالمدن الأخرى ، فلعل أهم ما ترتب على ذلك هو انخفاض نسبة الإعالة بالمدينة فقد بلغت ٦١ ٪ مقابل ٦٧,٢ ٪ بالنسبة لحضر المحافظة طبقاً لتعداد ١٩٩٦م .

– أما فئة صغار السن (أقل من ١٥ سنة) فهى فئة غير منتجة ، كما أنها أكثر الفئات تأثراً بعاملى المواليد والوفيات وذلك أن الوفيات ترتفع نسبتها بين صغار السن وخاصة فى الأعمار المبكرة،[٣٦] وقد بلغت نسبة هذه الفئة ٣٣,١ ٪ من جملة سكان المدينة ، وهى فى ذلك تقل عن مثيلتها على مستوى حضر المحافظة مما يعنى انخفاض معدل الخصوبة بالمدينة عنه بحضر المحافظة .

---

(٣٥) فتحى أبو عيانة : مرجع سابق ، صـ٤٠١ .
(٣٦) نفس المرجع السابق .



شكل رقم (٢٠) الهرم العمرى والنوعى للسكان فى مدينة كفر الشيخ وحضر محافظة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

أما فئة كبار السن (٦٠ سنة فأكثر) فهى تتفق مع السابقة فى أنها غير منتجة ، وتشمل هذه الفئة أعداداً كبيرة من الإناث والأرامل ، وتعد هى الأخرى انعكاساً لظروف الخصوبة والوفيات فى المجتمع ، وذلك لأن نسبتها تقل بتزايد صغار السن وبالتالى ارتفاع معدل النمو الطبيعى للسكان والعكس[٣٧] . وهذه الفئة أقل بكثير من الفئتين السابقتين إذ بلغت نسبتها ٤,٨ ٪ من جملة سكان المدينة ، وهى فى ذلك أقل من مثيلتها على مستوى حضر المحافظة ، ولعل ذلك يرجع إلى عودة الكثير ممن ينتمون إلى هذه الفئة إلى موطنهم الأصلى ، وبخاصة العاملين منهم بعد بلوغهم سن المعاش .

أما على مستوى شياخات المدينة ، فلا يختلف الوضع كثيراً ، إذ يلاحظ أن فئة متوسطى السن هى السائدة بصفة عامة ، وإن تباينت نسبتها من شياخة إلى أخرى ، ولكن بصفة عامة يمكن القول بأنها ترتفع بالشياخات التى تتوطن بها المؤسسات الخدمية والحكومية ، كما هو الحال بشياختى عوض الزواوى – سخا ، بينما تنخفض فى الشياخات التى تشغل غالباً الإطار الخارجى للمدينة ، والتى عادةً ما تتميز بارتفاع نسبة صغار السن حيث مازال للطابع الريفى أثره فى ارتفاع معدلات الخصوبة .

(ب) التركيب الاقتصادى للسكان :

تعد دراسة التركيب الاقتصادى للسكان من العناصر المهمة فى دراسة تركيب السكان ، حيث يمكن من خلال هذه الدراسة تحديد ملامح النشاط الاقتصادى بمنطقة الدراسة وأهمية عناصره ومدى ارتباطها بعناصر البيئة الجغرافية .

---

٣٧) فتحى أبو عيانة : مرجع سابق ، صـ٤٥٩ – ٤٦٠ .

جدول رقم (١٤)

التوزيع النسبى للسكان حسب النشاط الاقتصادى بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

الشـياخـة	زراعة وصيد	صناعات تحويلية	تشييد وبناء	تجارة	مطاعم وفنادق	نقل	تمويل وتأمينات	خدمات	كهرباء	أخرى
الشوادفى اللقانى	٢,٨	١٢,٣	١٠,٧	١٨,٢	٢,١	٧,٢	٧,٩	٣٧,٣	٠,٨	٠,٧
الملحقات	١٠,٥	١٢,١	١٢,٤	٨,٣	١,٤	٧,٣	٦,١	٣٨,٦	٢,٧	٠,٦
بدير عليوة	٨,٨	١١,٥	٩,٥	١٧,٤	٢,١	٦,٤	٧,٦	٣٥,٥	٠,٦	٠,٦
سخا	٨,٤	٨,٥	٥,٦	٥,٨	٠,٦	٤,٠	١١,٤	٥٣,٢	١,٠	١,٥
على الزواوى	٣,٤	١٢,١	٩,٧	١٩,٢	٢,٤	٦,٩	٧,١	٣٧,٩	٠,٨	٠,٥
عوض الزواوى	٢,٣	٥,٠	٢,٨	٧,٦	٠,٦	٢,٤	١٠,٢	٦٦,٧	١,٧	٠,٧
ميت علوان	٥,٧	٩,٥	٩,٤	٧,٥	١,١	٥,٥	٧,٤	٥١,٥	١,٦	٠,٨
المدينة	٤,٩	٩,٨	٨,٢	١٢,٣	١,٥	٥,٥	٨,٣	٤٧,٤	١,٤	٠,٧

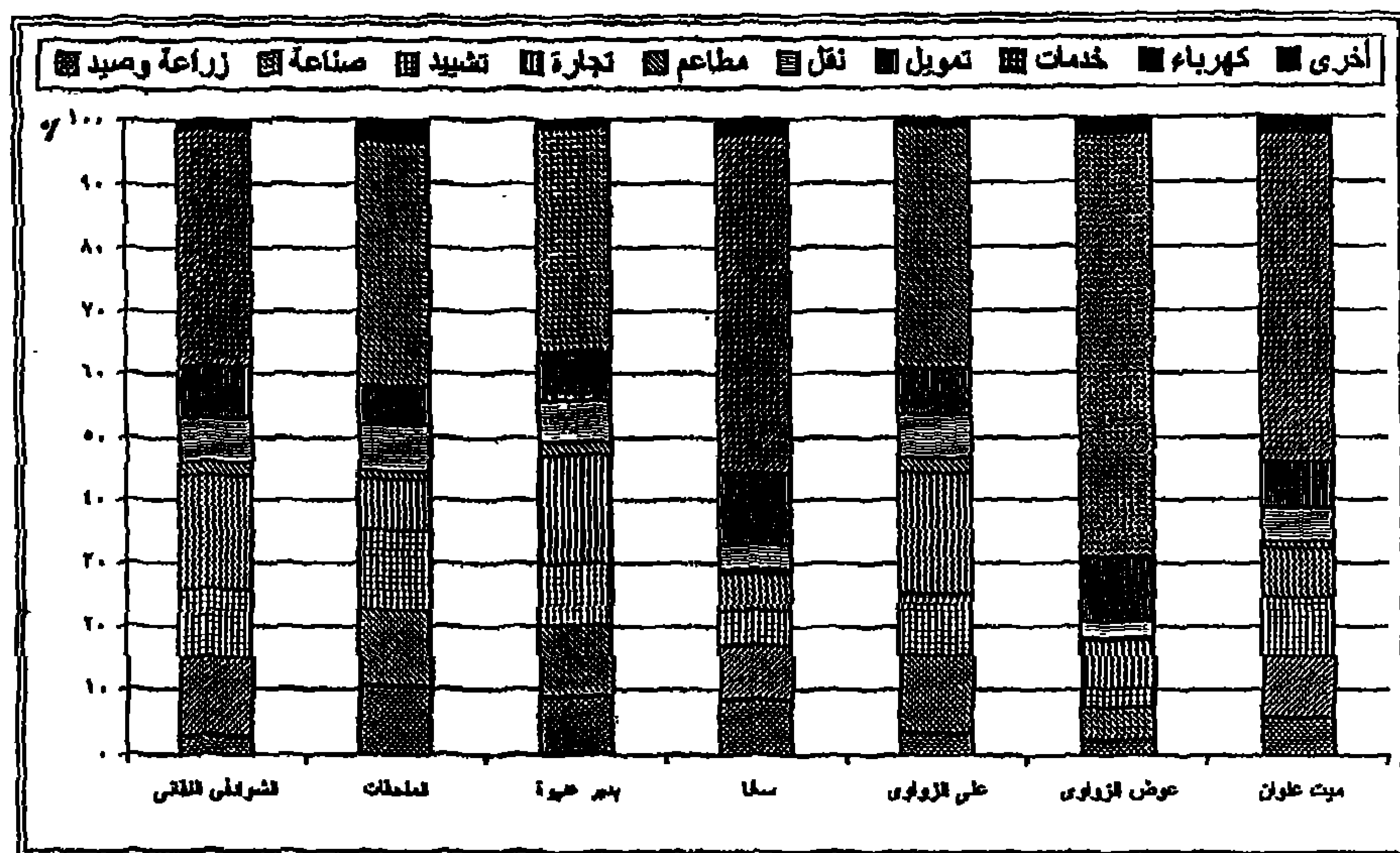
المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد السكان ١٩٩٦م ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ص ١٨٤ ، والنسب من حساب الباحث .

يتضح من دراسة الجدول رقم (١٤) والشكل رقم (٢١) ما يأتى :

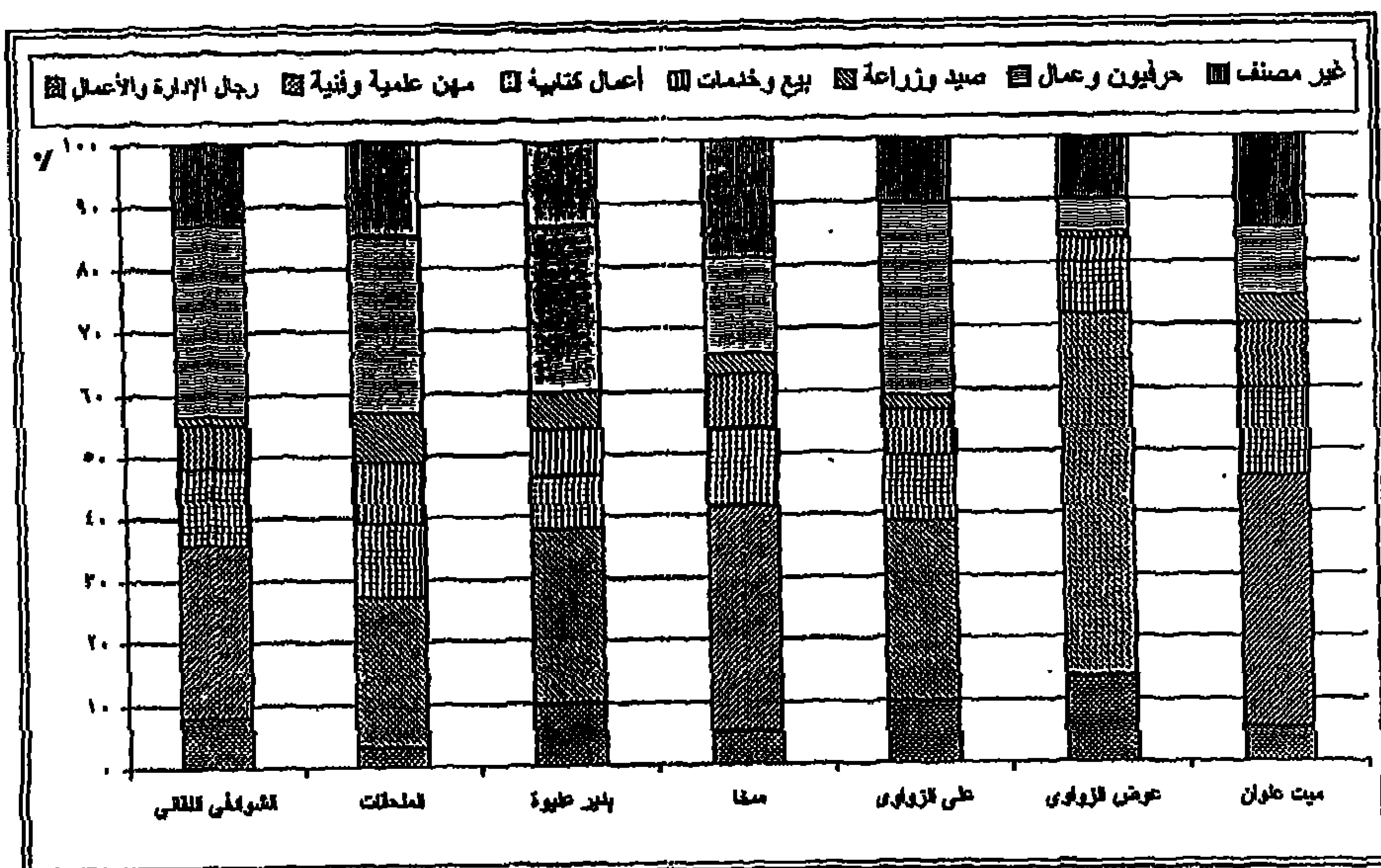
بالرغم من وجود تعدد وظيفى للأنشطة الاقتصادية إلا أن الوظائف الخدمية مثلت القاسم المشترك بين شياخات المدينة ، فهى الوظيفة الأولى لكل شياخة بدون استثناء ، ولعل ذلك يرجع إلى كون المدينة عاصمة للمحافظة ، حيث تتوطن بها العديد من المنشآت الخدمية وخاصة عالية المستوى منها .

تأتى حرفة التجارة فى المرتبة الثانية بنسبة ١٢,٣ ٪ ، وإن كانت هذه النسبة تزيد بالشياخات التى تقع غرب خط السكة الحديد ، أو بمعنى آخر بالشياخات التى تحتل بداخلها أجزاء من الكتلة القديمة وذلك كما هو الحال بشياخات : الشوادفى – بدير عليوة – على الزواوى ، كذلك يلاحظ أن هذه الشياخات بالإضافة إلى شياخة الملحقات ترتفع بها نسبة العاملين بالنشاط الصناعى ، حيث يميز هذه الشياخات بصفة عامة قربها من أهم المناطق الصناعية بالمدينة بل إن بعضها يحتوى بداخله منشآت صناعية وذلك كما بشياختى الشوادفى اللقانى وبدير عليوة .

إذا كان ارتفاع نسبة العاملين بأنشطة التمويل وخدمات الأعمال بالمدينة نتيجة منطقية ، حيث وصلت إلى ٨,٣ ٪ فإن ما يلفت الانتباه هو ارتفاع نسبة العاملين بالتشييد والبناء ، إذ بلغت ٨,٢ ٪ ، ولا شك أن ارتفاع هذه النسبة يعنى زيادة حركة النمو العمرانى ، وما لذلك من أثر فى زيادة سرعة تآكل الأراضى الزراعية من جهة ، وزيادة الطلب على الخدمات وخصوصاً الشبكية منها من جهة أخرى .



شكل رقم (٢١) التوزيع النسبى للسكان حسب النشاط الاقتصادى بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م



شكل رقم (٢٢) التوزيع النسبى للسكان حسب أقسام المهن الرئيسية بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

أما قطاع النقل فقد بلغت نسبة العاملين به ٥,٦ ٪ ولعل ذلك يرجع لموقع المدينة ، إذ يلتقى عندها العديد من الطرق التى تربط بين جهات الدلتا ، علاوة على أن المدينة تتميز بتعدد أنشطتها وما لذلك من أثر فى زيادة الطلب على النقل .

وعمومًا يتضح مما سبق أن هناك تباينًا واضحاً فى هيكل تركيب النشاط الاقتصادى للسكان ، وليس أدل على ذلك من ارتفاع نسبة العاملين بالقطاع الخدمى (٤٧,٤ ٪) ، مقابل الانخفاض الواضح للنشاط الزراعى (٤,٩ ٪) ، هذا التباين يترتب عليه بلاشك تفاوت فى الطلب على الإسكان والاحتياجات فيما يتعلق بالخدمات ، فكلما كانت هناك توازنات بين الخصائص الاقتصادية للسكان وخصائص المرافق الخدمية ، انعكس ذلك على درجة الرضا والرفاه الاجتماعى وبالتالى على إنتاجية المجتمع .

(ج) التركيب المهنى :

وتأتى دراسة توزيع السكان حسب المهنة فى معرفة الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية للسكان ، حيث إن الشرائح السكانية المتميزة اجتماعيا واقتصاديا بلاشك تكون قادرة على تحمل أسعار الأراضى المرتفعة وكذلك القيم الإيجارية العالية ، والتى غالبًا لا تتوفر إلا فى المناطق ذات التخطيط الجيد .

جدول رقم (١٥)

التوزيع النسبى للسكان حسب أقسام المهن الرئيسية بشياخات مدينة كفر الشيخ ١٩٩٦م

الشياخة	مديرون وكبار مسئولين	مهن علمية وفنية	أعمال كتابية	بيع وخدمات	صيد وزراعة	حرفيون وعمال	غير مصنف
الشوادفى اللقانى	٨,١	٢٧,٦	١٢,٤	٧,٠	١,٥	٣٠,٣	١٣,٢
الملحقات	٣,١	٢٤,٠	١١,٩	١٠,٠	٨,٠	٢٨,١	١٥,١
بدير عليوة	١٠,١	٢٨,٠	٨,٥	٧,٦	٥,٩	٢٦,٢	١٣,٧
سخا	٥,٣	٣٦,٢	١٢,٦	٨,٥	٣,٢	١٥,٢	١٩,١
على الزواوى	١٠,١	٢٨,٨	١٠,٤	٧,٥	٢,٣	٣٠,٦	١٠,٣
عوض الزواوى	١٣,٨	٥٨,١	٨,١	٣,٨	١,٠	٥,٣	٩,٨
ميت علوان	٥,٠	٣٦,٥	١٢,٧	٩,٥	٤,٠	١٨,٨	١٣,٥
المدينة	٨,٦	٣٦,٢	١٠,٨	٧,٢	٣,١	٢١,٥	١٢,٦

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد السكان ١٩٩٦م ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ص ٢٠٨ ، والنسب من حساب الباحث .

يتضح من دراسة رقم (١٥) والشكل رقم (٢٢) ما يأتى :

– رغم أن نسبة العاملين بالمهن العلمية والفنية جاءت فى المقدمة بنسبة ٣٦,٢ ٪ على مستوى المدينة ، إلا أنها جاءت فى المرتبة الثانية بعد المهن الحرفية والإنتاجية بشياخات : الشوادفى والملحقات وعلى الزواوى حيث تتوطن بها المنشآت الصناعية وورش الحرفيين .

– أن شياخة عوض الزواوى وإن تصدرت باقى شياخات المدينة من حيث نسبة العاملين بالمهن العلمية والفنية ، فإنها أيضا مثلت مقراً لرجال الإدارة والأعمال بالمدينة ، إذ استأثرت بنحو خمسى عددهم (٣٧,٤ ٪) فى المدينة ، ولعل ذلك يرتبط كما سبق الذكر بموقعها من جهة ، وتخطيطها الجيد من جهة أخرى .

– بالرغم من أن نسبة العاملين بالزراعة والصيد لا تزيد عن ٣,١ ٪ ، إلا أن هذه النسبة ارتفعت بصورة واضحة بشياخات : ميت علوان وبدير عليوه والملحقات ، حيث مثلت ٤,٤ ٪ ، ٥,٩ ٪ ، ٨,٠ ٪ من جملة أصحاب المهن بكل منها على التوالى ، فى حين أنها لم تزد عن ٣,١ ٪ ، من جملة أصحاب المهن بشياخة سخا ، أما الشياخات التى يشغل معظمها قلب المدينة فلم تزد النسبة فى أعلاها عن ١,٥ ٪ .

– أن العاملين بالمهن الكتابية وكذلك بأعمال البيع والخدمات تنتشر بصورة شبه متجانسة بين شياخات المدينة ، وإن انخفضت نسبة العاملين بالبيع والخدمات بشياخة عوض الزواوى ، إذ بلغت ٣,٨ ٪ فقط من جملة أصحاب المهن بالشياخة ، ولعل هذا التجانس يرجع إلى طبيعة وظائف المدينة والتى يأتى فى مقدمتها بالوظائف الخدمية والإدارية .

(د) التركيب حسب الحالة التعليمية :

للتركيب السكانى حسب الحالة التعليمية فى مكان ما أهمية خاصة ، فالحالة التعليمية عامل محدد لمدى قدرة السكان على استغلال ما فى حوزتهم من موارد طبيعية وبشرية ، وإقامة الأنظمة الكفيلة بمقابلة احتياجاتهم ، فكيفية وطريقة الإنتاج ونوع وكمية السلع المنتجة والمستهلكة كلها تتأثر بحالة السكان التعليمية ، وذلك لأن احتياجات الأفراد تتبـاين إلى حد كبير بتباين مستوياتهم التعليمية .

جدول رقم (١٦)

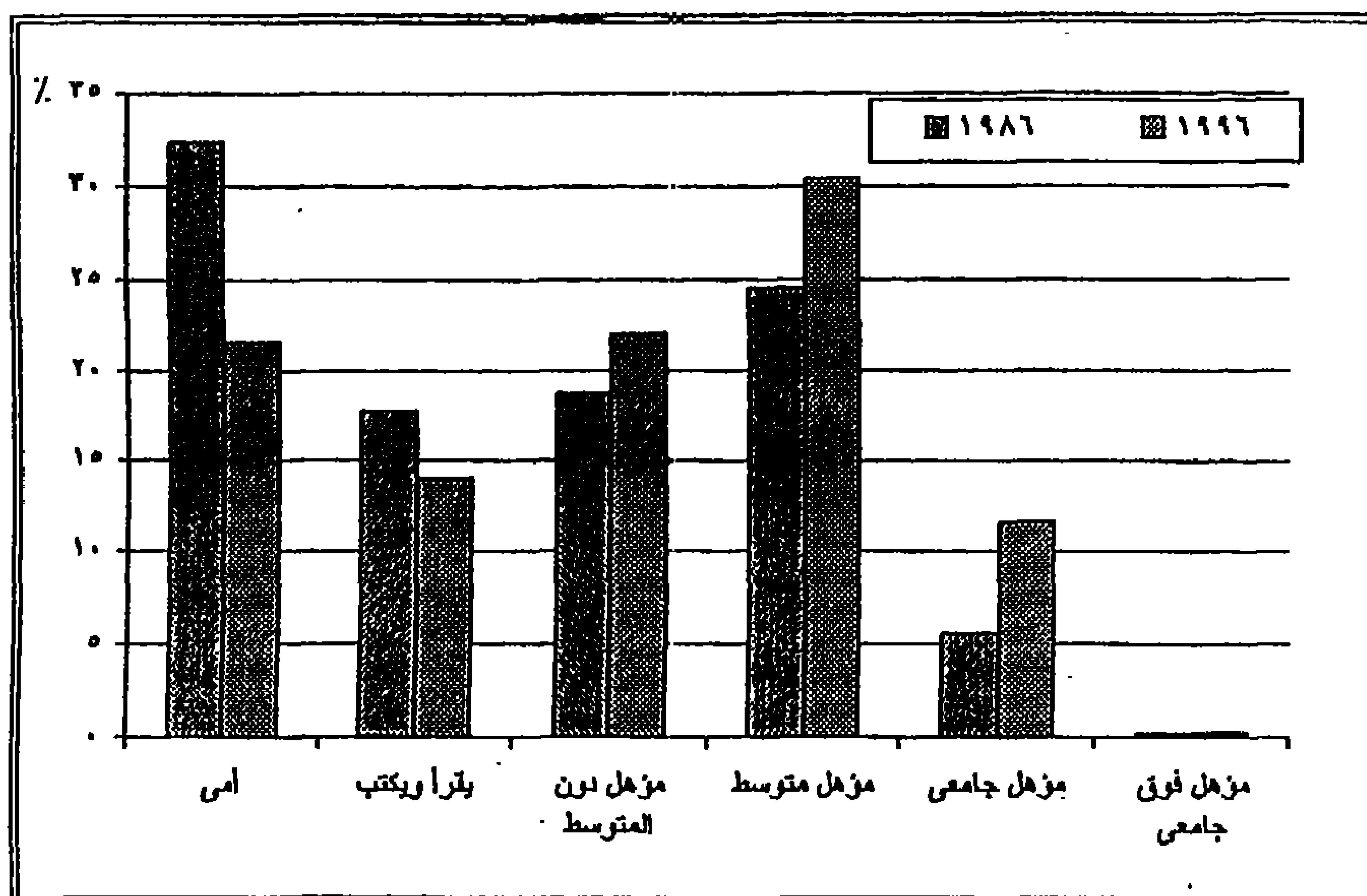
التوزيع النسبى سكان مدينة كفر الشيخ حسب الحالة التعليمية خلال تعدادى ٨٦/١٩٩٦م

الحالة التعليمية	١٩٨٦م			١٩٩٦م		
	ذكور	إناث	جملة	ذكور	إناث	جملة
أمى	١١,٠	٢١,٤	٣٢,٤	٧,٢	١٤,٤	٢١,٦
يقرأ ويكتب	١٠,٣	٧,٥	١٧,٨	٧,٨	٦,٢	١٤,٠
مؤهل دون المتوسط	٩,٨	٩,٠	١٨,٨	١١,٧	١٠,٤	٢٢,١
مؤهل متوسط	١٤,٢	١٠,٤	٢٤,٦	١٤,٩	١٥,٥	٣٠,٤
مؤهل جامعى	٤,٣	١,٣	٥,٦	٧,٥	٤,١	١١,٦
مؤهل فوق الجامعى	٠,٢١	٠,٠٣	٠,٢٤	٠,٢	٠,١	٠,٣
غير مبين	٠,٣٢	٠,٢٤	٠,٥٦	–	–	–
	٥٠١٣	٤٩,٨٧	٪١٠٠	٤٩,٣	٥٠,٧	٪١٠٠

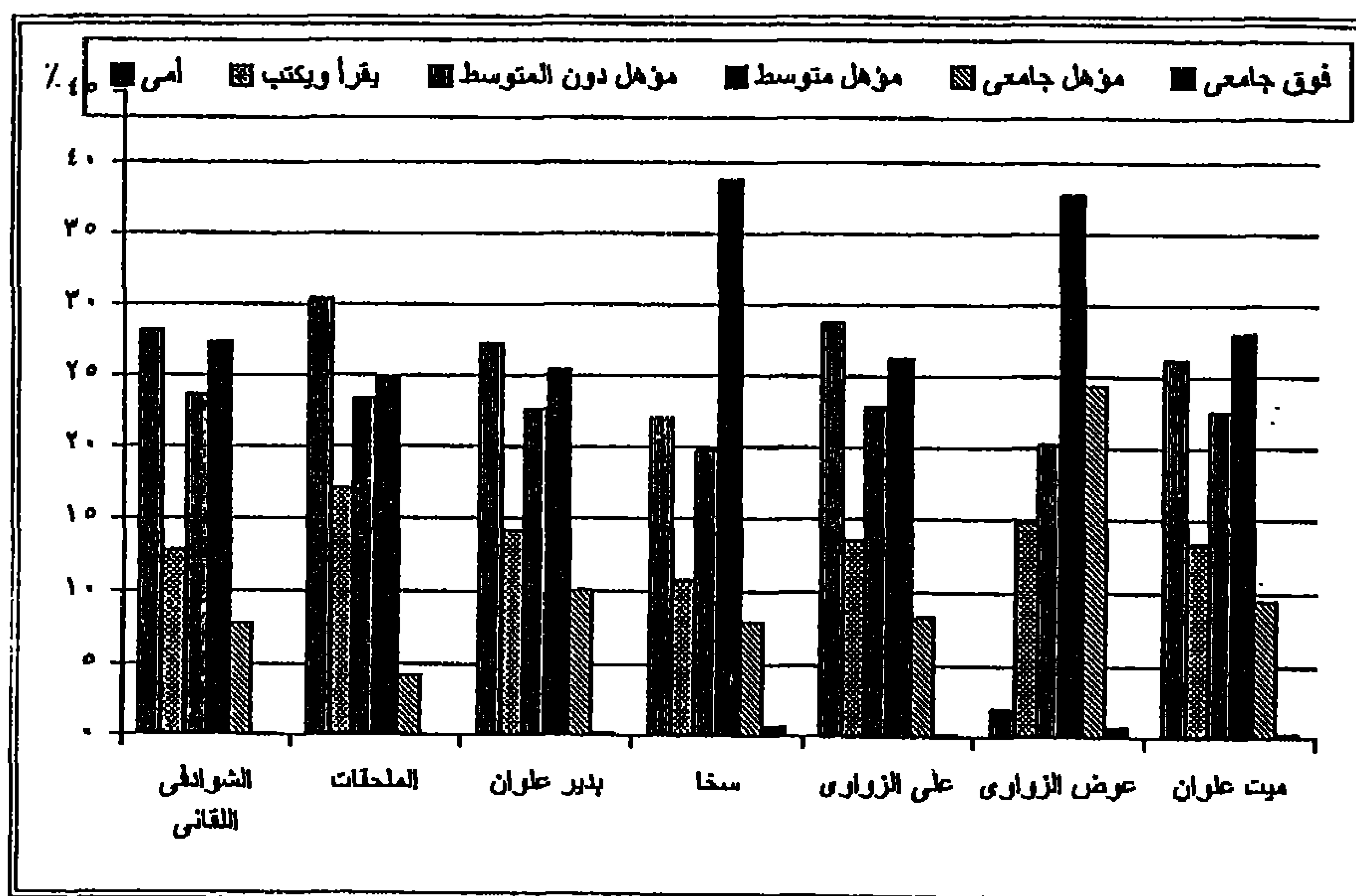
المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد محافظة كفر الشيخ عامى ٨٦/١٩٩٦م ، والنسب من حساب الباحث .

يتضح من دراسة الجدول رقم (١٦) والشكل رقم (٢٣) ما يأتى :

التناقص الواضح فى نسبة الأمية بين سكان المدينة ، وذلك يرجع إلى الاهتمام بالتعليم وخصوصاً تعليم الصغار ، ورغم ذلك مازالت نسبة الأمية مرتفعة بالمدينة ، إذ بلغت ٢١,٦ ٪ من جملة سكان المدينة حسب الحالة التعليمية طبقًا لتعداد ١٩٩٦م ، وهذه النسبة تتفاوت بين شياخات المدينة ، إذ يلاحظ أنها ترتفع بصورة واضحة بشياخات : الملحقات – على الزواوى – الشوادفى – ميت علوان ، أى الشياخات التى ترتفع بها نسبة الحرفيين وعمال الإنتاج وعمال المهن العادية ، فى حين تقل نسبة الأمية فى باقى الشياخات لتصل أدناها (٢,٠ ٪) بشياخة عوض الزواوى ، أى تلك الشياخة التى ارتفعت بها بصورة واضحة نسبة العاملين بالمهن العلمية والفنية ومديرو الأعمال .



شكل رقم (٢٣) الحالة التعليمية لسكان مدينة كفر الشيخ عامى ٨٦/١٩٩٦م



شكل رقم (٢٤) التوزيع النسبى لسكان حسب الحالة التعليمية بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

جدول رقم (١٧)

التوزيع النسبى للسكان حسب الحالة التعليمية بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

الشـياخـة	أمى	يقرأ ويكتب	مؤهل دون المتوسط	مؤهل متوسط وفوق المتوسط	مؤهل جامعى	مؤهل فوق الجامعى
الشوادفى اللقانى	٥١٠٩	٢٣٢٠	٤٢٨٥	٤٩٥٠	١٤١٠	٢٢
الملحقات	٤٣٨٣	٢٤٦٥	٣٣٧٤	٣٥٧٢	٥٩٨	٩
بدير عليوة	١٠٤٧	٥٥٩	٨٩٢	١٠٠٣	٣٩٩	٨
سخا	٢٢٦٥	١٠١٧	٢٠١٠	٣٩٧٠	٨١٣	٦٩
على الزواوى	٥٧٥٢	٢٧١١	٤٥٦٧	٥٢٤٦	١٦٥٠	٤٠
عوض الزواوى	٤٦٤	٣٤٥٤	٤٧٥١	٨٨٢٨	٧٥١٨	١٥٧
ميت علوان	٢٣٦٥	١٢٠٦	٢٠٤١	٢٥٢٦	٨٥٢	٢٨
المدينة	٢١٤١٢	١٣٨٢٢	٢١٩٢٠	٣٠٠٩٥	١١٤٤٠	٣٣٣

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد ١٩٩٦ ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ، ص١٧٨ .

كذلك يلاحظ أيضا انخفاض نسبة من يقرأ ويكتب فى التعداد الأخير لتصل إلى ١٤ ٪ بعد أن كانت ١٧,٨ ٪ فى تعداد ١٩٨٦م ، وباستثناء شياخة الملحقات التى ترتفع بها نسبة من يقرأ ويكتب (١٧,١ ٪) ، حيث ارتفاع نسبة الأمية بها من جهة وعمال المهن الحرفية والأعمال العادية من جهة أخرى ، فإن باقى الشياخات تدور نسبة من يقرأ ويكتب بها مع مثيلتها على مستوى المدينة .

أما عن المؤهلات دون المتوسطة فقد ارتفعت نسبتها بصورة واضحة فى تعداد ١٩٩٦م ، إذ بلغت ٢٢,١ ٪ مقابل ١٨,٨ ٪ فى تعداد ١٩٨٦م ، كذلك ارتفعت أيضا نسبة الحاصلين على مؤهلات متوسطة وفوق المتوسطة ، ولعل هذا يشير إلى التغيرات التى طرأت على المجتمع ومنها مجتمع الدراسة ، والتى ترتب عليها الاهتمام بالتعليم وخاصة فوق المتوسط .

أما الطفرة الكبيرة فكانت بالنسبة للحاصلين على مؤهلات جامعية ، حيث تضاعفت النسبة تقريباً خلال الفترة ما بين التعدادين ، فقد بلغت ١١,٦ ٪ عام ١٩٩٦م ، بعد أن كانت ٥,٦ ٪ عام ١٩٨٦م ، ولعل أهم ما يلاحظ من الجدول رقم (١٧) والشكل رقم (٢٤) أن شياخة عوض الزواوى تستأثر بنصف عدد الحاصلين على مؤهلات جامعية ، وأيضًا بنحو ٤٧,٠ ٪ من جملة الحاصلين على مؤهلات فوق جامعية ، وذلك للأسباب السابق ذكرها .

(هـ) تركيب السكان حسب الحالة المدنية :

تعتبر دراسة الحالة الزواجية (المدنية) على قدر كبير من الأهمية سواء لمدى ارتباطها بخصوبة الإناث فى المجتمع أو بالنسبة للتركيب السكانى به ، يقصد بالحالة الزواجية تركيب السكان من حيث نسبة الذين لم يسبق لهم الزواج أو المتزوجين وكذا الأرامل والمطلقين منهم ، وتتأثر هذه النسب تأثراً مباشراً بالتركيب العمرى ونسبة النوع وكذلك بالنظم الاجتماعية والاقتصادية ، وعلى هذا الأساس فإن الحالة الزواجية ليست ثابتة تماماً ولكنها تعكس إلى حد كبير ظروف المجتمع والبيئة المحيطة به[٣٨] .

جدول رقم (١٨)

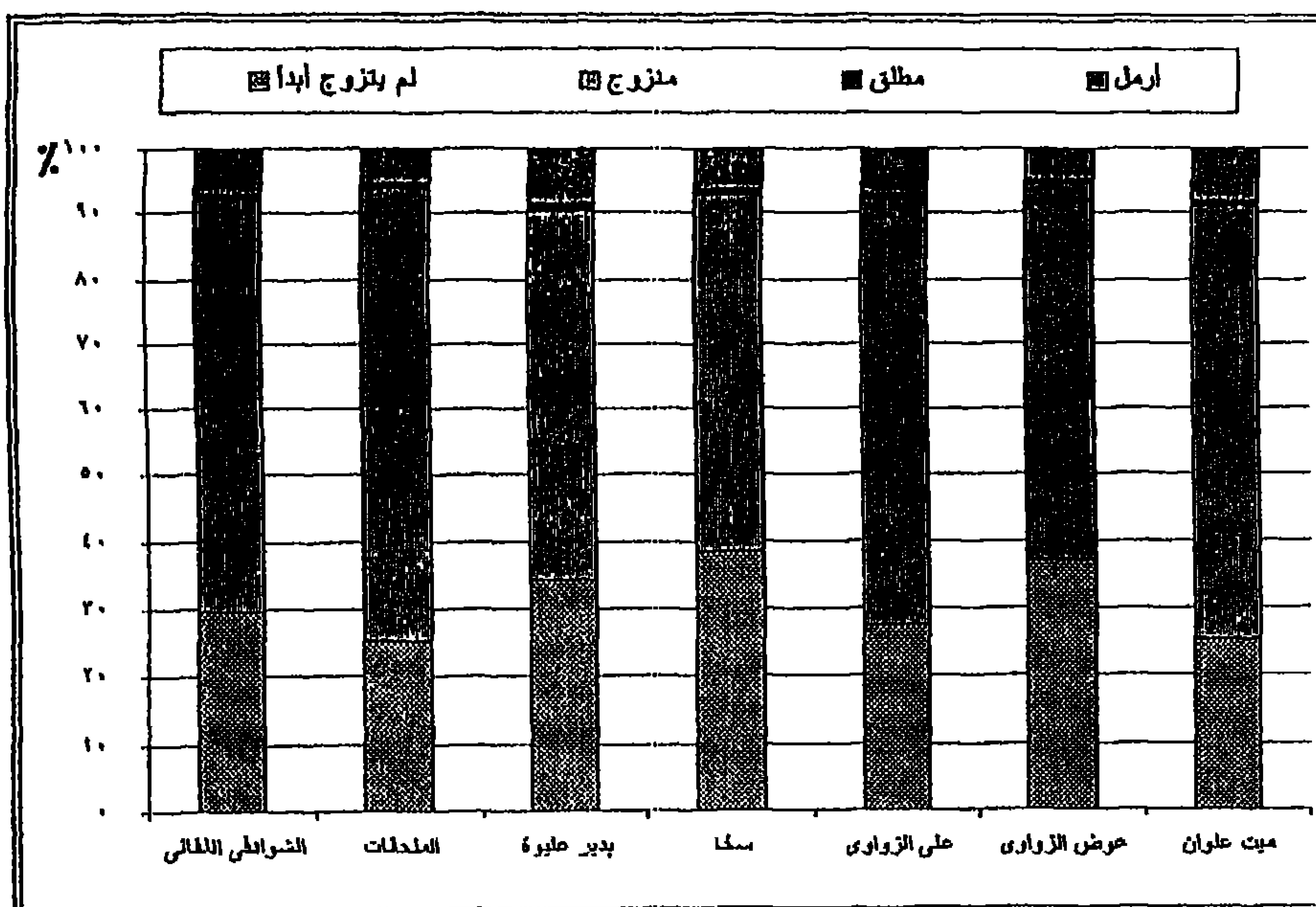
التوزيع النسبى للسكان حسب الحالة الزواجية فى شياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦م

الحالة المدنية	لم يتزوج أبداً			متزوج			مطلق			أرمل		
	النسبة المئوية		% من الجملة	النسبة المئوية		% من الجملة	النسبة المئوية		% من الجملة	النسبة المئوية		% من الجملة
	ذكور	إناث		ذكور	إناث		ذكور	إناث		ذكور	إناث	
الشوادفى	٥٧,٤	٤٢,٦	٢٩,٦	٤٨,٧	٥١,٣	٦٢,٥	١٦,٠	٨٤,٠	٠,٨	١١,٢	٨٨,٢	٧,١
الملحقات	٥٣,٥	٤٦,٥	٢٥,٦	٤٩,٠	٥١,٠	٦٨,٣	١٨,٢	٨١,٨	٠,٧	٦,٨	٩٣,٢	٥,٤
بدير عليوة	٥٤,٦	٤٥,٤	٣٤,١	٤٨,٧	٥١,٣	٥٦,٣	١٤,٣	٨٥,٧	١,٢	٩,٠	٩١,٠	٨,٤
سخا	٣٣,١	٦٦,٩	٣٨,٦	٤٧,٦	٥٢,٤	٥٤,٢	١٥,٩	٨٤,١	٠,٨	٨,٧	٩١,٣	٦,٤
على الزواوى	٥٥,٢	٤٤,٨	٢٧,٧	٤٨,٨	٥١,٢	٦٤,٦	١٣,٢	٨٦,٨	٠,٧	٩,٧	٩٠,٣	٧,٠
عوض الزواوى	٥٢,٢	٤٧,٨	٣٧,٠	٤٩,٠	٥١,٠	٥٧,٦	١٨,٦	٨١,٤	٠,٤	١٣,٤	٨٦,٦	٥,٠
ميت علوان	٥٢,٤	٤٧,٦	٢٥,٦	٤٤,٢	٥٥,٨	٦٥,٤	٩,٥	٩٠,٥	١,٠	٩,٧	٩٠,٣	٨,٠
المدينة	٥١,٤	٤٨,٦	٣١,٢	٤٨,٧	٥١,٣	٦١,٧	١٥,١	٨٤,٩	٠,٧	١٠,٢	٨٩,٨	٦,٤
حضر المحافظة	٥٤,٠	٤٦,٠	٢٨,٧	٤٩,٠	٥١,٠	٦٣,٩	١٧,٦	٨٢,٤	٠,٦	٩,٥	٩٠,٥	٦,٨

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية لتعداد ١٩٩٦ ، محافظة كفر الشيخ ، مصدر سابق ، ص ٦٠ – ٦١ ، والنسب من حساب الباحث .

---

(٣٨) محمد محمود الصياد : سكان مديرية البحيرة فى ٥٠ عاماً من سنة ١٨٩٧ – ١٩٤٧ ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، المجلد الثالث عشر ، ١٩٥١م ، صـ٢٠٧ .



شكل رقم (٢٥) التوزيع النسبى للسكان حسب الحالة الزواجية بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ١٩٩٦

يتضح من دراسة الجدول رقم (١٨) والشكل رقم (٢٥) ما يلى :

– ارتفاع نسبة المتزوجين سواء على مستوى المدينة أو حضر المحافظة ، وهذا يتفق مع ما سبق ذكره أن مجتمع الدراسة فى حالة نضج وحيوية ، حيث ارتفاع نسبة متوسطى السن (١٥–٦٠ سنة) وبالتالى تزايد سريع فى عدد السكان .

– ارتفاع نسبة الذين لم يتزوجوا فى المدينة عن مثيلتها بحضر المحافظة ، ولعل ذلك يرتبط بارتفاع المستوى الاجتماعى والاقتصادى للسكان بعاصمة المحافظة ، وما يترتب على ذلك من ارتفاع تكاليف الزواج ، علاوة على الاهتمام بالتعليم وخاصة الجامعى ، ويؤكد ذلك ارتفاع هذه النسبة بصورة واضحة بشياخة عوض الزواوى إذا تصل إلى ٣٧٪ من جملة من هم فى سن الزواج بهذه الشياخة ، فى حين تنخفض فى الشياخات التى تحتوى بداخلها مناطق عشوائية أو ريفية كما هو الحال بشياختى الملحقات وميت علوان .

انخفاض نسبة الأرامل بالمدينة عن مثيلتها على مستوى حضر المحافظة ، وإن كان هذا الانخفاض ضئيلاً ، إلا أن دلالته تكشف كثيراً عن خصائص إيجابية فى مجتمع الدراسة لعل أهمها تقدم الرعاية الصحية وارتفاع مستوى المعيشة بصفة عامة .

انخفاض حالات الطلاق بصفة عامة سواء فى المدينة أو فى حضر المحافظة فهى لا تزيد فى أى منهما عن ٠,٧ ٪ وإن كان يلاحظ أن المطلقات هن أكثر عدداً ، فقد مثلت نسبتهن ٨١,٤٪ ، ٨٢,٤٪ من جملة حالات الطلاق بالمدينة والحضر على التوالى ، ولعل ذلك يرجع إلى ميل الرجال دائماً فى زواجهم حتى المطلقين منهم والأرامل إلى الزواج من الأبكار ، ويؤكد ذلك ارتفاع نسبة حالات الطلاق والترمل بين الإناث أكثر من الذكور[٣٩] .

رابعاً : أنماط استخدام الأرض فى مدينة كفر الشيخ

تعتبر الأنماط المكانية لاستخدام الأرض فى أية مدينة نتاجاً لتفاعل مجموعة كبيرة من القوى الاجتماعية المؤثرة والفعالة ، وانعكاس منطقى للوظائف التى تمارسها المدينة[٤٠] ، وتنبع أهمية دراسة استخدام الأرض من حقيقة أن أى تخطيط فعال لتطوير وتنظيم المدينة مستقبلاً يجب أن

---

(٣٩) أحمد علي إسماعيل : مرجع سابق ، ١٩٨٨م ، صـ٢٩٤ .
(٤٠) نفس المرجع السابق ، صـ٢٨١ .

يأخذ فى الاعتبار الأنماط الحالية لاستخدام الأرض فى المدينة والعوامل التى أثرت فيها ، حتى يلائم بينها وبين الصورة المطلوبة فى مدى زمنى معين لخدمة السكان وتهيئة حياة أفضل لهم(٤١) ، وفيما يلى دراسة لاستخدامات الأرض فى مدينة كفر الشيخ :

١ - الاستخدام السكنى

يعد الاستخدام السكنى أهم صور استخدام الأرض بالمدينة . فالمدينة تمثل إحدى صور السكن البشرى ومن استقراء الصورة التركيبية العامة للمبانى السكنية وعلى أساس الخطة والتركيب العام يمكن التمييز بين عدة أنماط للمبانى السكنية يوضحها الشكل رقم (٢٦) ، وتتمثل فى :

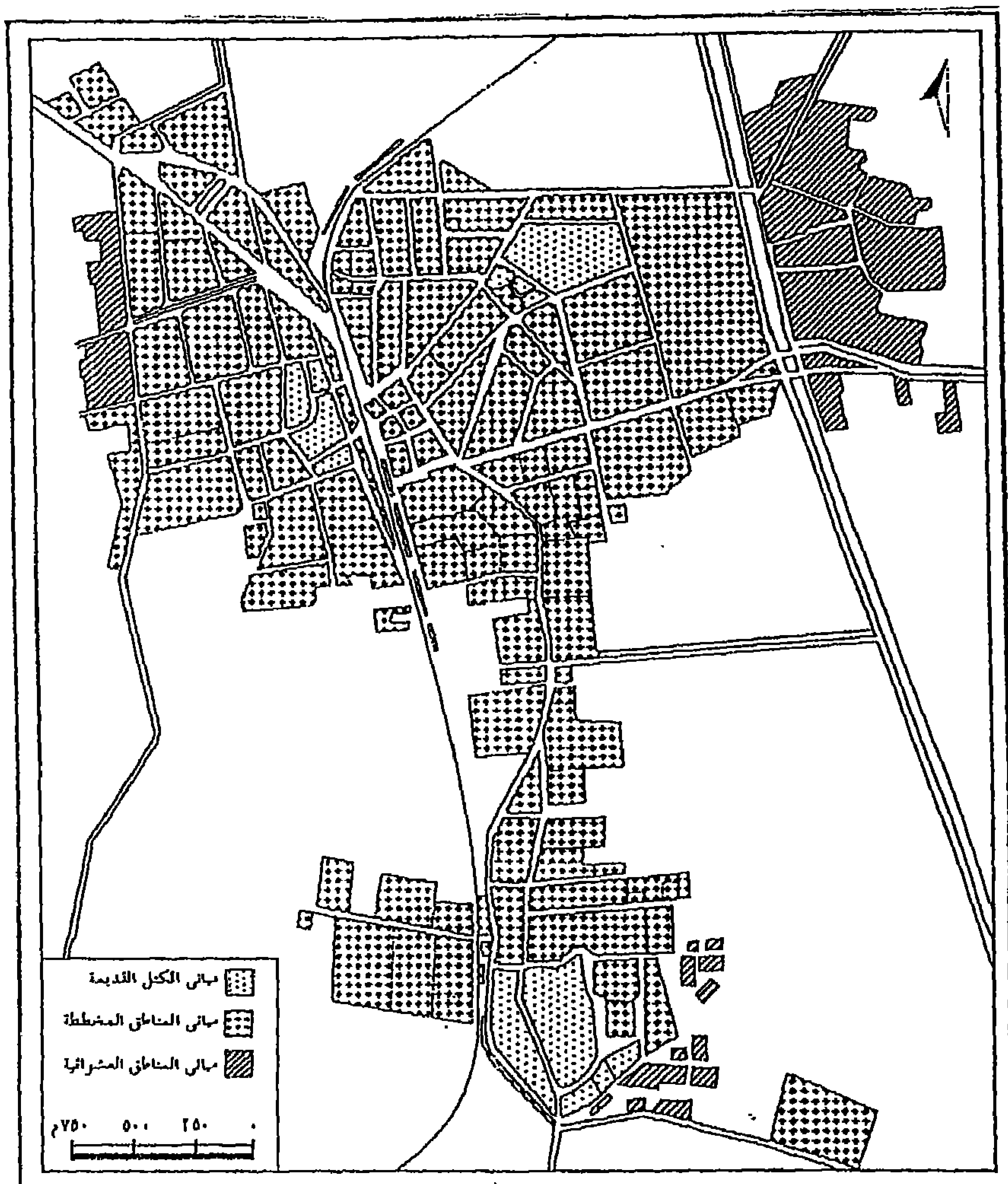
(أ) مبانى الكتلة القديمة :

وتتمثل فى النواة القديمة للمدينة والتى تقع إلى الغرب من خط السكة الحديد ،والكتلة العمرانية لميت علوان بالإضافة إلى المنطقة القديمة من سخا ، ولعل أهم ما يلاحظ على المبانى السكنية بهذه الكتل أن معظمها مكون من طابقين ، تظهر عليها آثار الزمن من حيث انخفاض منسوبها بالنسبة للشوارع المحيطة أو تهالك جدرانها ، هذه المبانى تصطف على جانبى أزقة وحارات مغلقة وشوارع ضيقة متعرجة ، تفتقر إلى الكثير من الخدمات داخلها وخاصة الشبكية منها . ولم لا ؟ فهذه المناطق نشأت كقرى ثم طرأت عليها تغيرات كان من نتيجتها أن أصبحت هذه المناطق بمثابة أجزاء وإن كانت شاذة داخل النسيج الحضرى ، فهذه الكتلة تتضح بها معالم خطة قرية الكوم ، حيث شبكة الشوارع الهابطة من مركزها إلى شارع داير الناحية بشكل إشعاعى غير منتظم وتتميز مبانيها بتلاصقها وضيق مساحة واجهتها التى تطل بها على الشارع مما يقل من إمكانيات التهوية الجيدة .

(ب) مبانى الكتلة السكنية المخططة :

وتعد مبانى هذا النمط أكثر الأنماط انتشاراً ، فهى تحيط بمبانى النمط السابق من جميع الجهات وبالرغم من أن بوادر هذا النمط قد اقترنت بمبانى الخاصة الملكية ، إلا أن الطفرة الحقيقية كانت فى نهاية عقد الخمسينيات من القرن العشرين ، حين بدأ التفكير فى إنشاء مناطق سكنية

(٤١) أحمد على إسماعيل : مرجع سابق ، ١٩٨٨م ، صـ٣٠٢ .



شكل رقم (٢٦) أنماط المبانى فى مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٠٢م

جديدة تصل بين الكتل السكنية القديمة الثلاث السابق الإشارة إليها وذلك ضمن مشروع إعادة تخطيط المدينة، إذ تم التخطيط لإنشاء أربع مناطق سكنية عرفت باسم مشروع كفر الشيخ الجديدة ، غير أن المنطقة الثالثة ألغيت وطرحت باقى المناطق للبيع ، اثنتان منها تقعان إلى الشرق من خط السكة الحديد والأخيرة تقع إلى الغرب من النواة القديمة . ولعل أهم ما يميز هذه المناطق أن عمليات البناء منها تمت وفق خطط سليمة . فعرض أىٍ من شوارعها لا يقل عن ١٠ أمتـار ، فى الوقت نفسه لا تزيد المساحة المبنية عن ٥٧٪ بأى منها والنسبة الباقية خصصت للشوارع والميادين والخدمات العامة ، الأمر الذى سمح بالنمو العمرانى الرأسى ، وذلك فى ضوء شروط صحية جيدة .

وإذا كان نمط العمارات السكنية قد بدأ مع مشروع كفر الشيخ الجديدة فإن المدينة وبخاصة خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين ، قد شهدت طفرة أخرى تفوق مثيلتها الأولى ليس فقط فى الامتداد الأفقى ، حيث امتدت مبانيها إلى جميع جهات المدينة وإنما أيضاً فى الامتداد الرأسى ، لدرجة أنه يمكن القول معها بأن المدينة خلال هذه الفترة بدأت تشهد إنشاء أبراج سكنية تتميز بمستواها العمرانى الراقى وذلك كما هو الحال فى تقسيم الأوقاف الجديدة وتقسيم المحاربين القدماء ، حيث يصل ارتفاع مبانيهما إلى تسعة طوابق ، فى حين تتراوح مساحة الوحدة السكنية ما بين ١٥٠ – ٢٥٠م٢ .

وعموماً يلاحظ أنه رغم اختلاف ارتفاعات هذه المبانى ، أو تباين مساحة وحداتها السكنية ، إلا أنها نشأت فى ضوء تقسيم سليم للأرض يتناسب والاستخدام السكنى ، علاوة على أن شبكات البنية الأساسية تمتد إليها وبكفاءة تفوق مثيلتها عنها فى المناطق القديمة من المدينة .

(جـ) المبانى العشوائية :

ويتمثل هذا النمط فى المبانى التى يقوم بها القطاع الخاص سواء على أرضه أو على أملاك الدولة دون الرجوع إلى الهيئات المنوطة بعمليات التخطيط ، ولذا فهى تفتقر إلى الكثير من الخدمات وخاصة الشبكية منها ، كما أنها غير مستوفاة للشروط الصحية فى معظمها ، وقد بدأ هذا النمط فى الظهور خلال النصف الثانى من القرن العشرين ، وإن تزايد بصورة ملحوظة خلال العقود الثلاثة الأخيرة منه ، حيث زادت الفجوة بين الزيادة السكانية والمعروض من الوحدات السكنية . وقد اتضح من الدراسة أن هذه المبانى تتمثل فى مدينة كفر الشيخ بصورة واضحة فى المنطقة الواقعة شرق

ترعة ميت يزيد وكذلك المنطقة الواقعة إلى الغرب من ترعة الشاكرية ، علاوة على منطقتى منشأة فؤاد والسلخانة الواقعتين فى حرم السكة الحديد، حيث تقع أولاهما فى شمال شياخة عوض الزواوى، والأخرى فى شياخة الشوادفى اللقانى . ورغم قرب الأخيرتين من قلب المدينة إلا أن درجة العشوائية بهما أشد وطأة من مثيلاتهما بالمنطقتين الأوليين ، فعلاوة على نشأتها على أملاك الدولة يلاحظ أن مبانيهما تظهر على شكل عشش ، يشكل الصفيح والكرتون وأحياناً الطين مادة البناء الأساسية فيها ، يقطنها فى معظم الأحيان العاملون بالأنشطة الطفيلية ، وذلك عكس ما هو قائم سواء بالمنطقة الواقعة شرق المدينة أو غربها ، حيث البناء على الأراضى الزراعية ومادة البناء بالطوب الأحمر والخرسانة ويمثل العاملون بالزراعة والأنشطة الحرفية معظم سكانها .

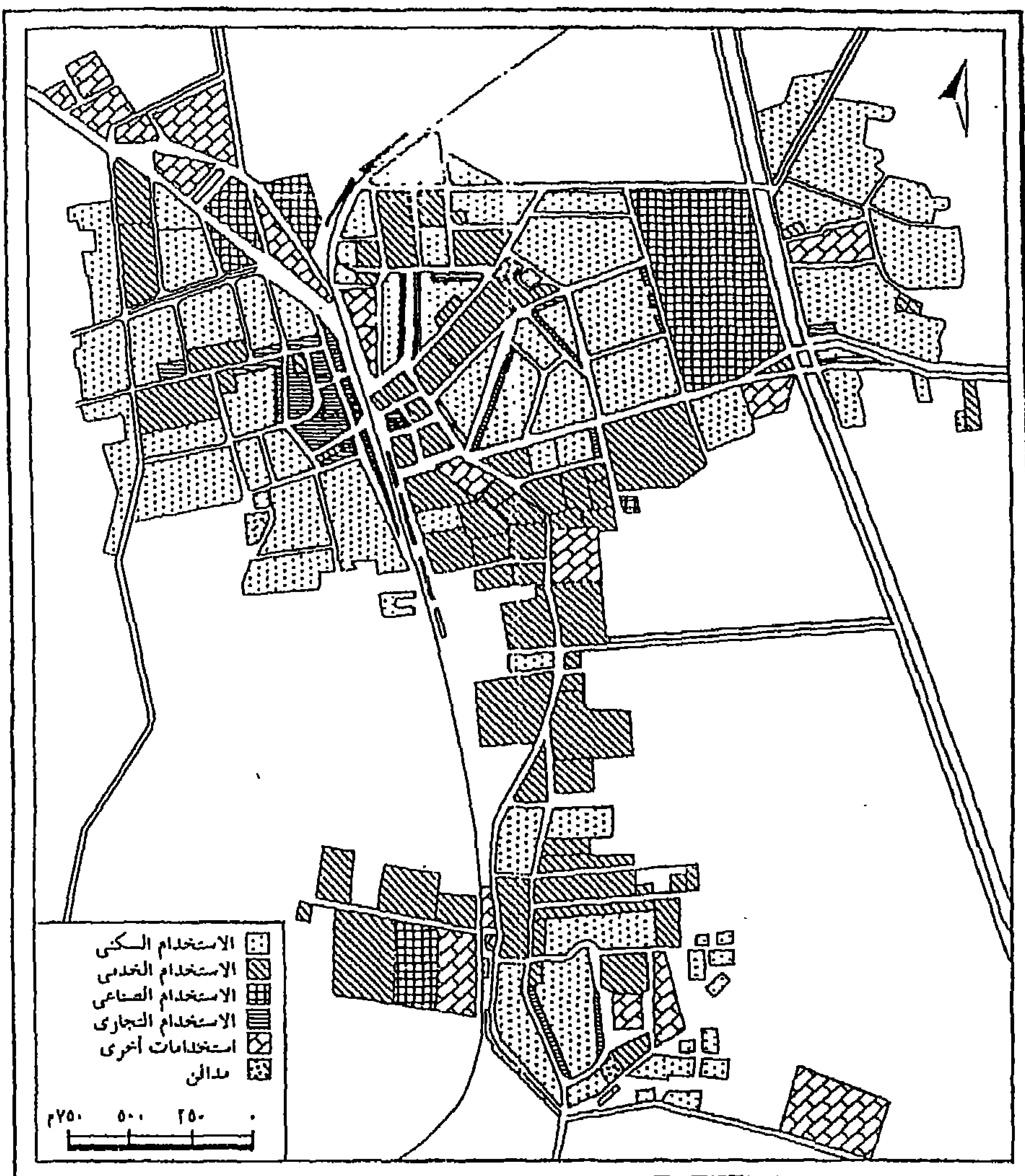
٢ - الاستخدام التجارى :

تمثل الوظيفة التجارية إحدى الوظائف المهمة التى يمارسها سكان المدن ، وهى من الوظائف التى ساعدت على نشأة المدن وتطورها ، وتختلف أهميتها من مدينة إلى أخرى طبقًا لموقعها وحجمها وعدد سكان إقليمها وإمكانية الوصول إليها[٤٢] . ومن دراسة خريطة استخدام الأرض فى مدينة كفر الشيخ شكل رقم (٢٧) يلاحظ أن الاستخدام التجارى يزداد كثافة وتركزاً نحو وسط المدينة ، حيث يقع القلب التجارى ويقل بالاتجاه نحو الأطراف ، وفيما يلى دراسة لأهم المناطق التجارية بالمدينة :

(أ) منطقة القلب التجارى:

تقع هذه المنطقة شرق الكتلة العمرانية القديمة والتى نمت حولها المدينة وبتحديد أكثر فى المنطقة المحصورة بين تقاطع شارعى سكة روينة و ٢٣ يوليو بشارعى النقراشى وداير الناحية الوسطانى . ورغم أن هذا الموقع يتيح للقلب التجارى قدراً كبيراً من التوسط مثلما يحقق له ميزة الربط بين طرفى العمران القديم والحديث ، حيث يقع هذا القلب على طول جبهة التحام العمران الحديث بالقديم إلا أنه مع النمو العمرانى الذى شهدته المدينة وخاصة خلال النصف الثانى من القرن العشرين بدأ هذا القلب يفقد تدريجيا صفة التوسط ، ومن ثم كان طبيعيا أن تزحف المحلات التجارية تجاه الشرق بالقدر الذى يتيح لها التوسط .

(٤٢) إدارة المصانع القائمة بمدينة كفر الشيخ ، ومركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظة كفر الشيخ .



شكل رقم (٢٧) استخدامات الأرض فى مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٠٢م

هذا وتعد شوارع : النقراشي – أحمد ماهر – عقل محمد – القيسارية بالإضافة إلى شارع بورسعيد الذى يأخذ اتجاهاً عرضيا ليتقاطع مع الشوارع السابقة من أهم شوارع القلب التجارى ، ويؤكد ذلك أن معظم المبانى المقامة على جوانب هذه الشوارع – إن لم تكن كلها – لا يخلو الطابق الأرضى منها من المحلات التجارية ، بل إن هذا الاستخدام كثيراً ما يمتد إلى الطابق الثانى وأحياناً إلى الثالث منها . ولا يقتصر الأمر على ذلك فقط فأرصفة هذه الشوارع وأحياناً أرضيتها كثيراً ما يفترشها الباعة الجائلون، وخاصة يوم السوق الأسبوعى والذى يعقد كل يوم خميس ، وما يترتب على ذلك من اختناق حركة المرور بهذه الشوارع . وتقوم هذه المحلات على تجارة أنواع مختلفة من السلع والبضائع البعض منها يساهم فى سد الحاجات اليومية لسكان المدينة مثل الخضر والفواكه ومنتجات الألبان والبقول واللحوم والأسماك ... إلخ ، والبعض الآخر يمتد نفوذه ليشمل إضافة إلى المدينة إقليمها المجاور ، ومن هذه السلع الأدوات المنزلية والأقمشة والملابس الجاهزة والأخشاب والموبيليا والخردوات ...

(ب) الشوارع التجارية الفرعية :

وتعد بمثابة مراكز تجارية ثانوية يرتبط توزيعها بتوزيع الأحياء السكنية . منها ما يمتد فى العمران القديم ، والبعض الآخر منها يرتبط بالعمران الحديث ليخدم أحياءه السكنية ويأتى فى مقدمتها شوارع : النبوى المهندس – الخليفة المأمون – شارع الجيش – إبراهيم مغازي .. ولعل أهم ما يميز هذه الشوارع أنها تضم إلى حد كبير نمطاً متشابهاً من المحلات التجارية التى تقدم سلعاً وخدمات تجارية لا تستغنى عنها الأسر فى حياتها اليومية . وفى هذه الشوارع تخصص واجهات الدور الأرضى فى غالبية المبانى للاستخدام التجارى وإن تباينت كثافة الاستخدام من قطاع لآخر على طول الشارع . وعلاوة على ذلك يعقد سوق أسبوعى كل يوم خميس على امتداد شارع النقراشي وبعض الشوارع المتفرعة منه ، حيث تتم فيها معظم العمليات التجارية بين المترددين . وإذا كان هذا السوق يقام فى مناطق غير مسورة ، فإن سوق الحيوان والذى يعقد فى اليوم نفسه يخصص له مكان بشمال غرب المدينة على الطريق المؤدى إلى دسوق . كذلك تعقد بالمدينة أسواق دائمة لبيع الخضر والفواكه والأسماك ... بلغ عددها خمسة أسواق تتوزع على جهات المدينة المختلفة ، وإن كان أكبرها مساحة وأكثرها حركة (سوق سيدى مبارك) بالكتلة السكنية القديمة ، بينما تتوزع الأسواق الباقية أو بمعنى آخر السويقات الأربعة الأخرى على شياخات : الملحقات – الشوادفى – سخا – ميت علوان .

٣ - الاستخدام الصناعى

لعل أهم ما يتضح بالنسبة للاستخدام الصناعى فى مدينة كفر الشيخ هو تركز هذا الاستخدام بصورة واضحة بالأطراف الشرقية لشياخة عوض الزواوى ، إذ تستأثر هذه الشياخة بنحو ٦٨٪ من مساحة الاستخدام الصناعى فى المدينة ، أما النسبة الباقية فتتوزع على باقى شياخات المدينة بتباين واضح ، ويرجع هذا التركز إلى عدة أسباب يأتى فى مقدمتها موقع هذه الشياخة فبالإضافة إلى أن ترعة ميت يزيد تمر فى شرقها ، لا يفصلها عن محطة محولات القنطرة جهد ٦٦/١١ ك . ف والتى تغذى المدينة وقراها سوى الترعة سابقة الذكر فقط ، مما يعنى ضمان الحصول على المياه والكهرباء اللازمة للصناعة .

ويأتى فى مقدمة الصناعات القائمة بهذه الشياخة صناعة غزل القطن ، حيث يوجد بها المصنع الوحيد للغزل بالمدينة الذى تم إنشاؤه عام ١٩٧٣ على مساحة بلغت ٧٢ فداناً ، هذا المصنع يتبع شركة النصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى ، ولعل ذلك يفسر بالإضافة إلى العوامل السابقة سبب وقوعه فى شرق المدينة ، خاصة وأن إنتاجه من القطن المغزول والذى وصل إلى نحو ٢٥٠٠ طن عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣م يرسل إلى مصانع هذه الشركة لتصنيعه بداخلها[٤٣] ، وإلى الجنوب من هذا المصنع يوجد مصنع الزيوت والذى يعرف باسم مصنع الإسكندرية للزيوت والصابون . وقد أنشئ هذا المصنع فى عام ١٩٦٥م وذلك بغرض استخلاص الزيوت من الرجيع (نخالة ضرب الأرز) . ومع التوسع فى الإنتاج وتعدد خطوطه زاد الاعتماد على الزيوت المستوردة حيث يضم هذا المصنع بالإضافة إلى وحدات لإنتاج الزيوت والصابون وحدتين إحداهما لإنتاج الجلسرين والأخرى لإنتاج العلف الحيوانى ، وقد بلغ إنتاج هذا المصنع نحو ٤٥ ألف طن ، نحو ٢٥٪ أعلاف ، وما يقرب من ثلثيها (٦٣٪) مسلى صناعى ، والنسبة الأخرى للصابون والجلسرين[٤٤] .

علاوة على هذين المصنعين يوجد مصنع آخر يقع خلف النادى الرياضى ، خصص لإنتاج أعلاف الدواجن والتى يتزايد عليها الطلب يوماً بعد يوم ، نتيجة للتوسع فى مشروعات تسمين الدواجن وإنتاج البيض . وقد أنشئ هذا المصنع عام ١٩٨٣م على مساحة تصل إلى ١,٧ فدان فى حين وصل إنتاجه إلى ١٥ ألف طن عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣م[٤٥] .

---

(٤٣) المرجع السابق .
(٤٤) المرجع السابق .
(٤٥) المرجع السابق .

وإذا كان التركز الصناعى واضحاً فى شرق المدينة فإن شمالها الغربى يظهر كمنطقة تركز ثانوية ، حيث يشغل الاستخدام الصناعى بها نحو ١٦ فداناً ، وتعتبر صناعة طحن الغلال من أهم الصناعات القائمة بهذه المنطقة ، فهى تشغل نحو ثلثى مساحة الاستخدام الصناعى بها (٦٣٪) وذلك من خلال مطحن كفر الشيخ والذى أنشئ فى عام ١٩٦٥م ، على المدخل الشمالى الغربى لمدينة (كفر الشيخ – دسوق) بطاقة تصل إلى ١٣٠ طناً / يوم فى المتوسط[٤٦] .

وإلى جانب طحن الغلال تقوم صناعة ضرب الأرز ، ولعل ذلك أمر منطقى فى محافظة تأتى فى مقدمة محافظات الجمهورية من حيث مساحة وإنتاج الأرز ، وبالرغم من حداثة نشأة وحدة ضرب الأرز بالمدينة (١٩٧٦م) ، إلا أن هذه الصناعة كانت موجودة بالمدينة قبل إنشاء هذه الوحدة ولكنها كانت تتبع القطاع الخاص . ويبدو أن هذا القطاع بدأ مرة أخرى يناقس القطاع الحكومى بل ويتفوق عليه ، وخاصة بعد تخلى الحكومة عن سياسة التوريد الإجبارى لمحصول الأرز وغيره من المحاصيل ، حيث ساعد ذلك على إقامة العديد من وحدات ضرب الأرز وخاصة فى القرى ، بل إن البعض منها تقوم بها أكثر من وحدة لضرب الأرز ، مستفيدة من وقوعها فى وسط حقول الأرز وبالتالى انخفاض تكلفة النقل من جهة والبعد عن الإجراءات الروتينية من جهة أخرى، ويؤكد ذلك أن الطاقة الإنتاجية لوحدة ضرب الأرز بالمدينة لم تزد عن ٦٠ طناً / يومياً خلال السنوات الأخيرة .

أما عن محلج القطن والذى يقع إلى الغرب من مطحن الغلال على طريق كفر الشيخ – دسوق فيشغل مساحة تصل إلى ١,٣ فدان ورغم أنه يقع خارج الكتلة السكنية ، فهناك سؤال : أليس من الأفضل أن يكون موقعه بجوار مصنعى الغزل والزيوت فى شرق المدينة وذلك لتقليل تكلفة النقل ؟

إضافة إلى هاتين المنطقتين تظهر فى جنوب المدينة (سخا) نواة صناعية وإن كانت أقل فى الحجم والتنوع عن مثيلتها سواء فى شرق أو فى شمال غرب المدينة ، حيث تقتصر فقط على مصنع ألبان سخا والذى أنشئ عام ١٩٥٦م على مساحة تصل إلى ٣,٥ فدان غرب خط السكة الحديد (قلين – شربين) . وذلك بغرض إنتاج اللبن المجفف ، وبالرغم من أن بوادره ظهرت فى عام١٩٦٣م . إلا أن المصنع نتيجة تعرضه لكثير من الصعوبات توقف عن إنتاج اللبن المجفف منذ عام ١٩٧٣ ، واقتصر إنتاجه حتى الآن على الزبادى واللبن المبستر وبعض أنواع الجبن[٤٧] .

---

(٤٦) المرجع السابق .

(٤٧) المرجع السابق .

علاوة على المناطق الصناعية السابقة تنتشر أيضًا بالمدينة بعض الصناعات الخفيفة والتى رغم انتشارها الواسع إلا أنها تميل إلى التوطن إلى حد ما بمنطقتين أولاهما وتمثلها المنطقة القديمة من المدينة وثانيتهما وتمثلها المنطقة الصناعية الواقعة إلى الجنوب الغربى من المدينة حيث توجد بها ورش تصليح السيارات والآلات الزراعية والمنزلية وورش البلاط وكذلك الأخشاب والمنتجات المعدنية ... وغيرها من الصناعات الخفيفة .

٤ - الاستخدام الخدمى

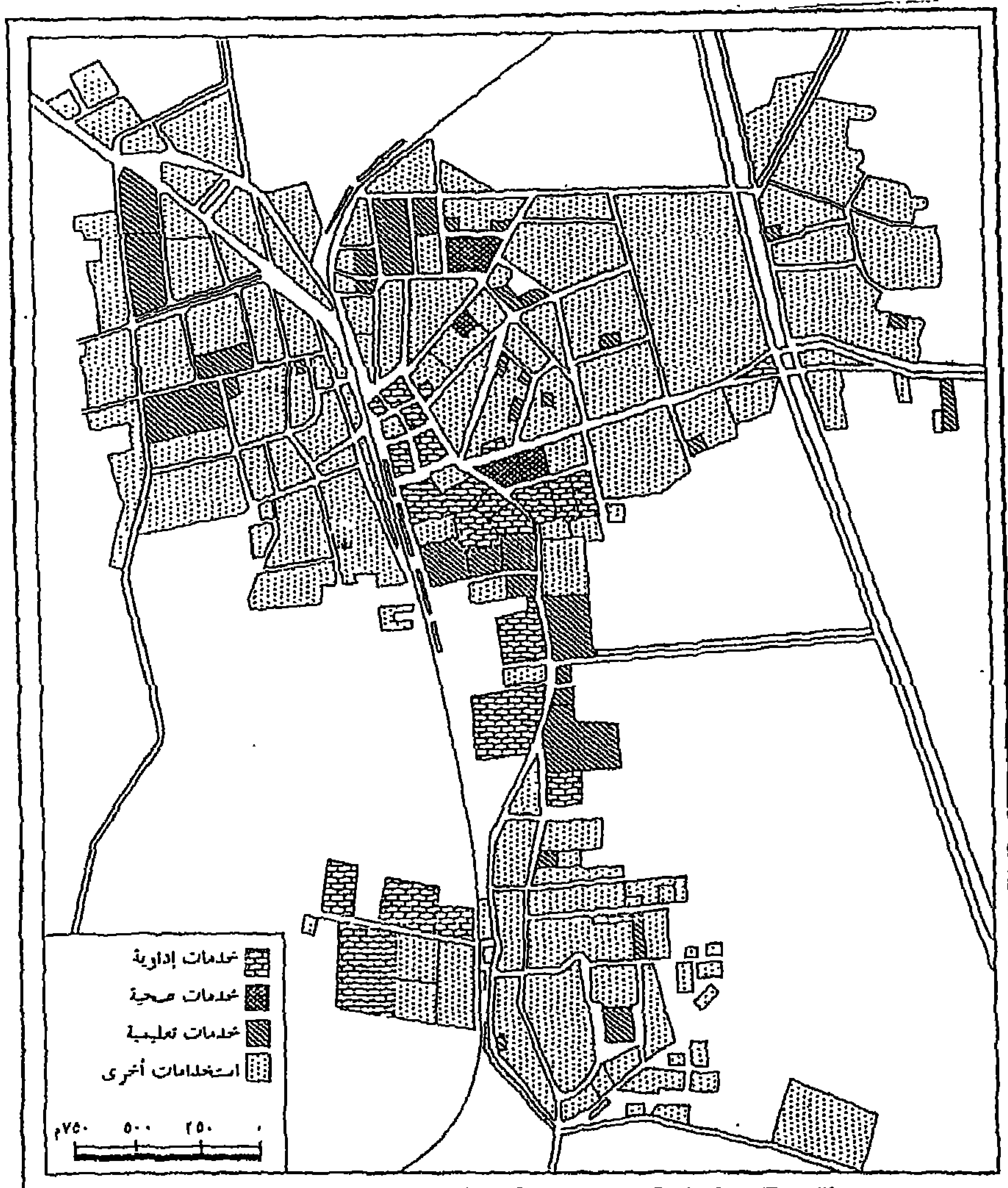
يعد هذا الاستخدام أحد الاستخدامات الرئيسية على أرض المدينة ، فالمدينة تمثل مركز الخدمات الإدارية والثقافية والصحية والترويحية ... التى يحتاج إليها سكان المدينة والريف على السواء ، وفيما يلى دراسة لهذه الخدمات :

(أ) الخدمات الإدارية :

تعد الوظيفة الإدارية هى الوظيفة الأساسية التى قامت عليها مدينة كفر الشيخ ، فالمدينة تمارس هذه الوظيفة منذ عام ١٨٢٦م ، وإن زادت أهميتها بعد أن أصبحت المدينة عاصمة لمحافظة كفر الشيخ منذ عام ١٩٤٩م . حيث ترتب على ذلك تركز عدد كبير من مبانى الخدمات الإدارية وخاصة عالية المستوى منها التى يتردد عليها الكثيرون لقضاء مصالحهم المختلفة .

ويلاحظ من توزيع هذه المبانى شكل رقم (٢٨) أن العديد منها يشغل مواقع مناسبة ، فهى تتركز بصورة واضحة بالقرب من وسط المدينة وبخاصة فى النطاق الواقع إلى الشرق من خط السكك الحديد ، ولا شك أن لهذا التركز أثره ليس فقط فى سهولة الوصول وإنما أيضًا فى تقديم الخدمات بصورة أفضل وذلك لتكامل الأعمال الحكومية بعضها مع البعض الآخر . حيث إن الكثير من طلبات الجمهور تحتاج إلى زيارة أكثر من إدارة .

وإذا كان وسط المدينة يستأثر بمعظم المبانى الإدارية ، فإن جنوبها أو بالأحرى شياخة سخا والتى كان بها أكبر تفاتيش الخاصة الملكية يوجد بها العديد من المبانى التابعة لوزارة الزراعة ، هذه المبانى والتى تتمثل فى مراكز البحوث الزراعية ومحطات إنتاج التقاوى والغربلة وإن كانت



شكل رقم (٢٨) الخدمات الإدارية والتعليمية والصحية فى مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٠٢م

إدارته الحكومية بعيدة نسبياً عن وسط المدينة المتكاملة إلى حد كبير ، فإن موقعها يتناسب وتقديم الخدمات التى تقدمها ، حيث لا تقتصر هذه الخدمة فقط على المدينة أو إقليمها وإنما تمتد إلى معظم جهات الدلتا بصفة عامة ومن ثم سهولة الوصول إليها خاصة وأنها تقع على أهم مداخل المدينة ألا وهو المدخل الجنوبى والذى يربطها بوسط وجنوب الدلتا .

(ب) الخدمات التعليمية :

يعتبر التعليم بمختلف مستوياته ومجالاته من الخدمات الأساسية التى تقدمها المدينة ليس فقط لسكانها وإنما أيضاً لسكان إقليمها ، وقد بلغ عـــدد المؤسســـات التعليميـــة بالمدينة ٧٩ مؤسسة(٤٨) تخدم مراحل التعليم المختلفة وفيما يلى دراسة لها :

- المرحلة الابتدائية :

يوجد بمدينة كفر الشيخ ٣٠ مدرسة ابتدائية تمثل نحو ٤٥ ٪ من جملة عدد المدارس بالمدينة تضم ٥٨١ فصلاً بمتوسط كثافة تصل إلى ٤٢ تلميذاً / فصل ، فى حين تصل هذه الكثافة إلى ٤٠ تلميذاً/ فصل على مستوى المحافظة . هذه المدارس بالرغم من أنها تتوزع على شياخات المدينة المختلفة إلا أنها تظهر فى بعضها غير متناسبة وتوزيع الأحياء السكنية بها وذلك كما هو الحال بشياختى الملحقات وسخا ، حيث عشوائية النمو العمرانى بهما ، وقد ترتب على ذلك ليس فقط طول المسافة التى يقطعها الطلاب للوصول إلى مدارسهم وإنما أيضاً ارتفاع كثافة الفصول ، وعلاوة على ذلك فإن العديد من مدارس هذه المرحلة تتميز بصغر مساحتها من جهة وتهالك مبانيها من جهة أخرى ، وخاصة تلك التى تتوزع داخل العمران القديم ، حيث تشغل مبانى سكنية قديمة غير صالحة للعملية التعليمية .

---

(٤٨) (أ) مديرية التربية والتعليم بكفر الشيخ – قسم الإحصاء ، بيانات غير منشورة ٢٠٠٢/٢٠٠٣م .
(ب) منطقة كفر الشيخ الأزهرية – قسم الإحصاء ، بيانات غير منشورة ٢٠٠٢/٢٠٠٣ .
(جـ) الإدارة العامة لجامعة طنطا – فرع كفر الشيخ – شئون التعليم ، ٢٠٠٢/٢٠٠٣ .
(د) المعهد العالى والمعهد المتوسط للخدمة الاجتماعية – والجامعة العمالية بمدينة كفر الشيخ .

- المرحلة الإعدادية :

تضم مدينة كفر الشيخ ١٩ مدرسة إعدادية تتوزع بتباين واضح بين جهاتها المختلفة ، إذ يلاحظ أن المنطقة الواقعة إلى الشرق من خط السكة الحديد ، أو بمعنى آخر منطقة العمران الحديث المخطط ، تستقطب ٦٣ ٪ من إجمالي عدد هذه المدارس . في الوقت نفسه لا تستأثر الشياخات الواقعة إلى الغرب عن هذا الخط والممثلة في شياخات : بدير عليوة - الشوادفي اللقاني - على الزواوي، والتي يقطنها نحو ٤٣ ٪ من جملة سكان المدينة إلا بنحو ٢٦ ٪ من إجمالي عدد هذه المدارس، أما النسبة الباقية فتخص شياخة سخا والتي يوجد بها مدرستان فقط ، بينما لا توجد مدارس إعدادية بشياخة الملحقات والتي تقع إلى الشرق من ترعة ميت يزيد ويقطنها ١٨٨٥٩ نسمة .

- المرحلة الثانوية :

بلغ عدد مدارس التعليم الثانوي بأنواعه المختلفة العام والفني ١٨ مدرسة تمثل ٢٧ ٪ من إجمالي عدد المدارس بالمدينة ، ويرجع هذا الارتفاع إلى أن المدارس الثانوية بالمدينة وخاصة الفنية منها لا تقتصر خدماتها على المدينة فقط وإنما تمتد إلى الريف المجاور لها . ومن دراسة توزيع هذه المدارس يظهر أكبر تجمع لها على امتداد شارع الجيش بالقرب من وسط المدينة ، حيث توجد خمس مدارس ، ثلاث منها للتعليم الفني بأنواعه المختلفة (زراعي - صناعي - تجاري) وواحدة للتعليم العام والأخيرة تتبع التعليم الأزهري ، كذلك يظهر تجمع ثان وإن كان أقل في عدد مدارسه في غرب المدينة ، حيث توجد ثلاث مدارس تتبع كلها التعليم الفني ، أما باقي المدارس فباستثناء واحدة منها تتبع التعليم التجاري تقع في جنوب المدينة (سخا) فإن باقي المدارس تستأثر بها شياختا عوض الزواوي وميت علوان معنى ذلك أنه باستثناء الأطراف الشرقية بالمدينة (شياخة الملحقات) تتوطن مدارس التعليم الفني على مداخل المدينة أو في مناطق يسهل الوصول إليها سواء من داخل المدينة أو من خارجها .

- المرحلة الجامعية :

تضم مدينة كفر الشيخ مجموعة من الكليات العملية والنظرية تتمثل في كليات الزراعة - الطب البيطري - الهندسة - التربية - التجارة - الآداب - التربية النوعية - التربية الرياضية - الدراسات الإسلامية - المعهد العالي للخدمة الاجتماعية ، بالإضافة إلى فرع للجامعة العمالية

ومعهد متوسط للخدمة الاجتماعية ، ويلاحظ من توزيعها أن ما يقرب من ثلثى عددها (٦٤٪) يتركز على المدخل الجنوبى للمدينة (كفر الشيخ – طنطا) ، أما النسبة الباقية فيستأثر بها شمال المدينة . معنى ذلك أن معظم الكليات تركزت فى مناطق الامتدادات العمرانية الحديثة ، تاركة بذلك قلب المدينة ، حيث يصعب إقامة منشآت جامعية به لسوء تخطيطه من جهة ، وضيق مساحة الأراضى الفضاء به من جهة أخرى ، وإن كانت المنشآت الجامعية قد استأثرت بنحو ٧٢٪ من جملة الاستخدامات التعليمية ، فإن الأهم من ذلك هو الحركة التى صاحبت إقامة هذه المنشآت ، حيث إن وجود ما يقرب من ٤٥ ألف طالب بهذه المنشآت ، علاوة على العاملين بها له انعكاسات اقتصادية واجتماعية تؤثر فى شخصية المدينة .

- الخدمات الصحية :

تضم مدينة كفر الشيخ مجموعة متنوعة من المؤسسات الطبية تنتشر فى أجزائها المختلفة منها ما هو حكومى وهو الأهم ، ويتمثل فى المستشفى المركزى العام ، والتى تقع فى شمال شياخة عوض الزواوى عند التقاء شارع الدستور بشارع سالم شحاته (الجمهورية) أهم شوارع هذه الشياخة ومستشفى الرمد وتقع إلى الجنوب الغربى من المستشفى المركزى ، أما مستشفيات : العبور (التأمين) – الحميات – الصدر – الجزام ، فتشرف على أهم ميادين المدينة وهو ميدان مبارك الذى تصب فيه معظم مداخل المدينة وشوارعها الرئيسية .

ولعل أهم ما يلاحظ على توزيع هذه المستشفيات بالإضافة إلى بعدها عن المناطق السكنية القديمة أن معظمها يشغل مواقع هادئة على شوارع رئيسية يسهل الوصول إليها ليس فقط من المدينة ، وإنما أيضاً من المناطق المجاورة . والتى تقع تحت نفوذها ، ورغم هذا فإن هذه المستشفيات وفى ظل الزيادة السكانية أصبحت غير كافية لاستيعاب المترددين عليها ، فعلى سبيل المثال لا يزيد عدد الأطباء بهذه المستشفيات عن ٣٧٥ طبيباً والأسرة عن ٩٠٠ سرير[٤٩] ؛ لذا فقد بدأ النوع الآخر من المستشفيات فى الظهور والتى تتمثل فى المستشفيات الخاصة والمستوصفات الطبية ، ولئن كانت أولاهما تتميز بخدمة طبية عالية تفوق مثيلتها بالمستشفيات الخاصة والمستوصفات الطبية ،

(٤٩) وزارة الصحة والسكان ، مديرية الشئون الصحية بكفر الشيخ ، بيانات غير منشورة ٢٠٠٣م .

ولئن كانت أولاهما تتميز بخدمة طبية عالية تفوق مثيلتها بالمستشفيات العامة ، وذلك نظير أجور مرتفعة فإن المستوصفات والتى ترتبط فى توزيعها بصفة عامة بتوزيع المساجد تقدم خدمة صحية تتميز بارتفاع مستواها إلى حد ما عن نظيرتها الحكومية وذلك نظير أجور زهيدة .

(د) الخدمات الدينية :

تضم مدينة كفر الشيخ نحو ١٣٠ مسجداً [٥٠] تتوزع بكثافات تختلف من منطقة إلى أخرى ، ولعل ذلك يرتبط بعدم وجود خطة يجرى من خلالها إعادة إنشاء هذه المساجد ، فكثيراً منها ما يبنى بواسطة الجهود الذاتية أو على نفقة أحد الأشخاص ، ويتضح ذلك من مسميات العديد من المساجد ، فبعضها ينسب إلى أصحابها والبعض الآخر يحمل أسماء رمزية مثل : التوحيد – الرحمة – السلام ... إلخ ، وعموماً يلاحظ أن كثافة المساجد تكون أعلى بوسط المدينة عنها بمناطق الأطراف ، ولا يقتصر التفاوت على العدد فقط ، وإنما يمتد إلى المساحة فمعظم مساجد المناطق الحديثة تتميز باتساع مساحتها . وإلى جانب هذه المساجد توجد بالمدينة أربع كنائس ثلاث منها تتركز بمناطق الامتدادات العمرانية الحديثة ، أما الأخيرة والتى تعرف بكنيسة العذراء فهى أقدمها وتقع بشياخة سخا .

(و) خدمات الأمن والمطافئ :

تتعدد بالمدينة المبانى الخاصة بالأمن وذلك أمر منطقى ، فالمدينة تمثل عاصمة لمحافظة كفر الشيخ تستأثر بالمؤسسات العالية المستوى فى كل القطاعات ، فعلاوة على مبنى مديرية أمن كفر الشيخ ومباحث أمن الدولة ومبنى الأمن المركزى ومركز شرطة كفر الشيخ ، يوجد بالمدينة أيضاً مبنى بندر شرطة كفر الشيخ الذى تقع عليه – بالإضافة إلى نقطتى شرطة سخا الواقعتين بجنوب المدينة وسيدى طلحة بالكتلة العمرانية القديمة مسئولية أمن المدينة ، ولعل أهم ما يلاحظ من توزيع هذه الوحدات هو تركزها فى وسط المدينة مما يعنى سهولة الوصول إليها سواء من المدينة أو من خارجها . أما عن محطات الإطفاء فقد بلغ عددها ثلاث محطات ، أولاها وهى الرئيسية تقع فى وسط المدينة عند التحام العمران الحديث بالقديم والثانية فى الشمال الغربى من

---

(٥٠) مديرية الأوقاف بمدينة كفر الشيخ ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٠٣م .

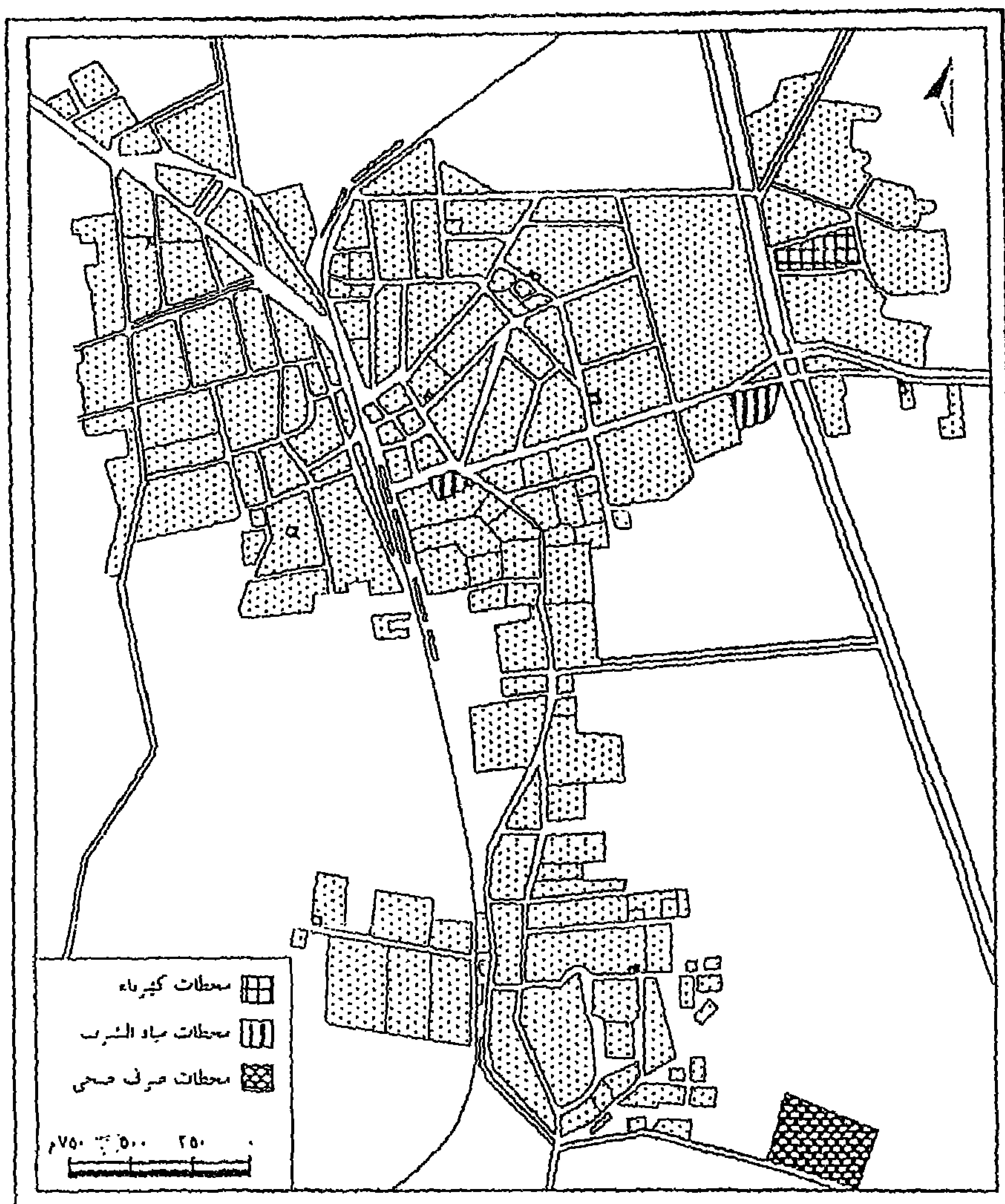
المدينة بالقرب من المستودعات والشون القائمة بهذه المنطقة ، بينما تقع الأخيرة بمجمع المواقف الجديد بشرق المدينة ، ورغم ذلك تتضح عدم كفايتها للمدينة خاصة فى ظل النمو السكانى والعمرانى الذى تشهده المدينة . وإلى جانب خدمات الأمن والمطافئ توجد بالمدينة عدة مبان للقضاء تركزت هى الأخرى بوسط المدينة وذلك كما هو الحال بالنسبة لمبانى الأمن العام ، كذلك تظهر أيضاً فى أقصى جنوب المدينة ، وبالتحديد فى جنوب شرق شياخة سخا منطقة عسكرية امتد إليها العمران حتى كاد أن يحيطها من جميع الجهات .

(هـ) الحدائق والملاعب الرياضية :

وبالرغم من أهمية المناطق المفتوحة (الخضراء) لساكنى المدينة فإن مساحتها تقل بصورة واضحة بمدينة كفر الشيخ ، إذ تقتصر المناطق الخضراء بها على ثلاث مناطق فقط ، أولاها وهى الأكثر اتساعاً والأفضل تنظيماً وتتمثل فى حديقة صنعاء ، وتقع فى أقصى جنوب غرب شياخة عوض الزواوى على المدخل الجنوبى للمدينة ، أما الثانية والتى تعرف باسم حديقة الخالدين فهى وإن كانت تتوسط المدينة إلى حد كبير إلا أنها تتميز بصغر مساحتها ، وكذلك الحال بالنسبة لحديقة أحمد زويل والتى تقع إلى الشمال الشرقى من الكتلة العمرانية القديمة للمدينة على خط السكة الحديد . وإذا كانت الحدائق تميل إلى التركز فى وسط المدينة فإن الملاعب الرياضية والبالغ عددها سبعة ملاعب تتوزع على جهات المدينة المختلفة وإن كان عددها يزيد بالبعد عن وسط المدينة ، ويؤكد ذلك أن شياخات الأطراف وبخاصة شياختى سخا والملحقات تستأثران بنحو ٤٣٪ من إجمالى عدد هذه الملاعب ، ولكن يلاحظ أن ملاعبهما أقل تجهيزاً من مثيلتها القائمة بالشياخات ذات التخطيط الجيد .

٥ – مرافق البنية الأساسية :

وتتمثل فى محطات مياه الشرب والصرف الصحى والكهرباء ومناطق جمع النفايات ، ولاشك أن وجود هذه الخدمات أمر ضرورى لا غنى عنه فهى تدل على مدى تقدم المجتمع وتطوره ، حيث إن قصور هذه الخدمات أو عدم توافرها يسبب مشاكل اقتصادية واجتماعية خطيرة تؤثر فى



شكل رقم (٢٩) التوزيع الجغرافى لمحطات مياه الشرب والصرف الصحى والكهرباء بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٠٢م

بنية المجتمع ، ومن توزيع هذه المحطات يتضح أن بعضها يتخلل الكتلة العمرانية ، وذلك كما هو الحال بالنسبة إلى :

- محطات رفع مياه الصرف الصحى ، إذ أدى استواء السطح بمنطقة الدراسة إلى ضرورة سحب هذه المياه ودفعها إلى محطة المعالجة وقد بلغ عددها ثمانى محطات ثلاث منها بشياخة عوض الزواوى واثنتان بشياخة سخا وواحدة بشياخة الملحقات ، أما الأخريان فيخدمان النطاق الغربى من المدينة والذى يقع إلى الغرب من خط السكة الحديد .

- محولات توزيع الكهرباء ، والتى بلغ عددها ٢٥٠ محولاً[٥١] تتوزع على جهات المدينة المختلفة بلا استثناء ، بل إن بعضها وخاصة فى المناطق السكنية القديمة يحتل أجزاء من أرصفة الشوارع مما يؤثر على الحركة من جهة وعلى أمن وسلامة السكان وممتلكاتهم من جهة أخرى .

- خزانات مياه الشرب سواء العلوية منها أو الأرضية ، والتى تتمثل أهميتها فى موازنة الضغوط فى شبكة توزيع المياه وتعويض النقص خلال ساعات الذروة ، وقد بلغ عددها ثلاثة خزانات[٥٢] ، اثنان منها بمحطة تنقية المياه القديمة والآخر بالمحطة الجديدة ، والتى تقع على ترعة ميت يزيد .

أما المحطات الأخرى والمتمثلة فى محطة معالجة مياه الصرف الصحى ومحطة الكهرباء ، بالإضافة إلى مقلب النفايات يجب أن تكون خارج الكتلة السكنية ، ومن الشكل رقم (٢٩) يتضح أن موقع محطة معالجة مياه الصرف الصحى مناسباً إلى حد كبير ، حيث تقع فى أقصى جنوب شرق الكتلة السكنية على مصرف نمرة (٧) ، فإن محطة محولات الكهرباء والتى تغذى المدينة تقع داخل الكتلة العمرانية لشياخة الملحقات ، وكذلك الحال بالنسبة لمقلب النفايات والذى امتد إليه العمران بجنوب غرب الكتلة العمرانية ، الأمر الذى يوجب نقلهما بعيداً عن الكتلة السكنية مع عدم السماح تحت أى مسمى بالبناء تجاههما .

---

(٥١) شركة توزيع كهرباء شمال الدلتا ، قطاع كهرباء كفر الشيخ ، الشئون الفنية ، بيانات غير منشورة ٢٠٠٣م .
(٥٢) شركة مياه الشرب والصرف الصحى بمدينة كفر الشيخ ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، بيانات غير منشورة ٢٠٠٣م .

٦ - الشوارع والسكك الحديدية :

إضافة إلى أهمية الشوارع فإن دراستها تلقى الضوء على طبيعة النمو والتركيب العمرانى ، كما تفسر إلى حد كبير تباين استخدام الأرض ، وقد بلغت مساحة هذه الشـوارع نحو ٢٤٠ فداناً تمثل ٢٣٪ من إجمالى المساحة العمرانية بالمدينة[٥٣] ، وهى بذلك تقل عن المساحة الأنسب لهذا الاستخدام والتى تتراوح بين ٣٠ - ٣٥٪[٥٤] من جملة المساحة العمرانية للمدينة ، ولعل ذلك يرجع إلى النمو العشوائى لبعض مناطق المدينة ، ومن الدراسة الميدانية اتضح أن شوارع : مبارك (الجيش) - سالم شحاته - عبد الهادى راضى - صلاح سالم ، هى أهم شوارع المدينة ، إذ يتكون كل واحد منها من أربع حارات مرورية (حارتان لكل اتجاه) تتميز بحالة رصف جيدة ، يتوسط كل منها جزيرة وسطى كما توجد عليها علامات إرشادية بالإضافة إلى أماكن مخصصة لخدمة حركة النقل (محطات توقف وانتظار) ، وتأتى أهمية هذه الشوارع ليس فقط فى تركز المؤسسات الإدارية والخدمية عليها وإنما أيضا من نقل الحركة من مداخل المدينة إلى داخلها والعكس .

تأتى شوارع : الدلتا - داير الناحية - فريد ندا - النبوى المهندس - إبراهيم مغازى - عبد السلام عارف - الخليفة المأمون ، فى المرتبة الثانية سواء من حيث الاتساع أو جودة الرصف أو العلامات الإرشادية ، وتتمثل أهمية هذه الشوارع فى تجميع الحركة من الطرق المحلية داخل المناطق السكنية المجاورة لبعضها البعض ، ويتراوح عرض هذه الشوارع ما بين ١٠ - ٢٠م . وهذه الشوارع وإن كان معظمها يتميز بحالة رصف جيدة إلا أن ضيقها أثر على حالة الأرصفة بها ، فأرصفة العديد منها لا يزيد عن متر واحد ، ويفترشها فى كثير من الأحيان الباعة المتجولون .

أما باقى شوارع المدينة فلعل أهم ما يلاحظ عليها قلة اتساعها ، إذ لا يزيد عرض أى منها عن ١٠م واختفاء أرصفتها فى كثير من الحالات ، هذه الشوارع تظهر بصورة واضحة الكتل السكنية القديمة وأيضاً بمناطق الامتدادات العمرانية العشوائية على أطراف المدينة ، وذلك كما هو بشياخة الملحقات ، وإن تميزت شوارع الأخيرة باستقامتها إلى حد كبير بعكس الوضع بالمناطق القديمة حيث تظهر متعرجة ، هذه الخصائص بلاشك تقلل من قدرتها على أداء وظيفتها ، فعلاوة

(٥٣) القياس من واقع خريطة مدينة كفر الشيخ مقاس ١ : ٥٠٠٠ .
(٥٤) أحمد خالد علام : تخطيط المدن ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٩١م ، صـ٥١ .

على صعوبة الحركة المرورية بها وارتفاع تكلفة تمديد وصيانة شبكات البنيـــة الأساسية بها ، يلاحظ أن ضيقها وارتفاع المبانى على جوانبها يقلل كثيراً من فرص الإضاءة والتهوية الجيدة ، لدرجة يمكن القول معها بأن الدور الأرضى فى معظمها لا تدخله أشعة الشمس .

هذا عن الشوارع أما عن خط السكة الحديد والذى يمتد من الجنوب إلى الشمال ليمثل أهم مظهر طبوغرافى أثر فى بنية المدينة ، إذ على جانبه الغربى تمتد الكتلة السكنية القديمة بخصائصها التى تختلف تماماً عن تلك الواقعة إلى الشرق منه ، إذ تتميز الأخيرة بتنظيم استخدامات الأرض بها إلى حد كبير ، فإلى جوار هذا الخط يتركز العديد من المبانى الإدارية ولكن على أبعاد مناسبة من هذا الخط ، حيث يفصل بينها وبين هذا الخط شوارع ومناطق خضراء تقلل إلى حد ما من أثر ضوضاء القطارات بعكس الوضع فى الجانب الغربى .

٧ – خدمات النقل والمواصلات

تشغل هذه الاستخدامات مساحة تصل إلى نحو ١٢ فداناً تمثل ١,١ ٪ من إجمالى المساحة العمرانية للمدينة ويتمثل فى :

– موقف سيارات النقل التى تربط المدينة بإقليمها وبالمدن الأخرى على امتداد ترعة ميت يزيد ، وبموقعه هذا يتناسب إلى حد كبير والاتجاهات التخطيطية الحديثة ، فبالإضافة إلى بعده عن وسط المدينة تمثل الترعة السابقة والتى تفصله عن الكتلة العمرانية لشياخة الملحقات ومبانى المنشآت الصناعية والتى تفصله عن باقى الكتلة العمرانية للمدينة حواجز تقلل إلى حد كبير من تأثير التلوث .

– محطتى السكة الحديد (قلين – شربين) بالمدينة ، وتقع الرئيسية منها فى وسط المدينة عند جهة التحام العمران القديم بالحديث ، أما الأخرى فتقع بأقصى جنوب المدينة (شياخة سخا) وهى أقل حركة من مثيلتها ، وذلك أمر منطقى لتباين موقع كل منهما .

– مكاتب البريد وقد بلغ عددها ثمانية مكاتب واحد منها داخل مؤسسة حكومية ويتمثل فى مكتب بريد جامعة طنطا ويوجد بكلية الزراعة ، خدماته موجهة لهذه المؤسسة والمترددين عليها ،

أما باقى المكاتب فتتميز بعموميتها المطلقة ، ويلاحظ من توزيعها أنها ترتبط بمناطق الحركة الرئيسية ، وذلك كما هو الحال بالنسبة للمكاتب القائمة بجوار محطتى السكة الحديد ومجمع المواقف، أو تلك التى تقع عند التقاطعات الرئيسية (النبوى المهندس – السوق – سيدى مبارك – تقسيم القضاة) .

– مكاتب الخدمة الهاتفية والبرقية وقد بلغ عددها ستة مكاتب تتشابه فى توزيعها إلى حد كبير مع توزيع مكاتب الخدمة البريدية ، بل إنها تتجاور معها فى معظم الأحيان ، وذلك أمر منطقى ، حيث إن كل منطقى يرتبط فى توزيعه بالميادين والتقاطعات الرئيسية التى يمكن الوصول إليها بسهولة .

٨ – الأراضى الفضاء :

وهى تمثل احتياطى النمو المستقبلى للمدينة ، لذا يجب توخى الحظر عن اتخاذ أى قرار بشأن استخدامها ، خاصة وأن هناك صراعاً ومنافسة على امتلاكها من قبل الاستخدامات المختلفة ، وعادة تقف الضوابط البيئية والعلمية الصحيحة دون تحويلها إلى استخدامات تضر بالمدينة وسكانها فى الدول المتقدمة بعكس الحال فى دول العالم النامى[٥٥] . هذا وقد بلغت مساحة الأراضى الفضاء بمدينة كفر الشيخ ٥٨ فداناً ، تمثل ٥,١ ٪ من إجمالى المساحة العمرانية بالمدينة ، يلاحظ من توزيعها أنها تزداد فى الأطراف بينما تقل فى المناطق المبنية وخصوصاً القديمة منها ، والتى غالباً ما تكون الأراضى الفضاء بها ناتجة عن هدم بعض المنازل الآيلة للسقوط أو القديمة لإعادة بنائها بعكس الحال على الأطراف ، حيث تترك الأراضى بوراً فى انتظار ارتفاع الأسعار .

أما بالنسبة لشون التخزين فيقتصر وجودها على شمال غرب المدينة وتتمثل فى اثنتين فقط إحداهما للغلال والأخرى للأقطان ، ولعل وجود مطحن الغلال بهذا النطاق بالإضافة إلى محلج القطن يفسر هذا التركز .

(٥٥) محمد مدحت جابر : جغرافية العمران الريفى والحضرى ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٩١م ، صـ٣٤٤ .

٩ - المدافن :

يوجد بمدينة كفر الشيخ ست مدافن أربعة منها للمسلمين واثنتان للنصارى يتضح من توزيعها أنها ترتبط إلى حد كبير بالكتل السكنية القديمة ، ليس هذا فقط وإنما تتشابه إلى حد كبير فى نمط توقيعها من هذه الكتل ، فمعظمها يقع إلى الجنوب منها ، ورغم انتشار هذه المقابر على معظم جهات المدينة إلا أنها تشغل الآن مواقع غير مناسبة حيث امتد العمران إليها ، بل احتوى بعضها وأصبحت كبؤر غير صحية داخل الكتلة العمرانية للمدينة ، وما يترتب على ذلك من آثار ضارة خاصة وأن معظمها غير محاطة بأسوار تفصلها عن المبانى المجاورة .

١٠ - الأراضى الزراعية :

وتتمثل فى الأراضى التى تحيط بالكتلة السكنية وتمتد حولها كحزام أخضر وأحياناً تكون متداخلة معها ، تزيد مساحتها بصورة واضحة فى الاتجاهين الجنوبى الغربى والجنوبى الشرقى ، ولعل ذلك مرتبط بطبيعة ملكية هذه الأرض ، فمعظمها – إن لم تكن كلها – تتبع مراكز البحوث الزراعية القائمة بشياخة سخا وكلية الزراعة بالإضافة إلى المدرسة الثانوية الزراعية ، تستخدم فى الغالب لزراعة المحاصيل التقليدية بالإضافة إلى بعض نباتات الأعلاف ، بعكس الوضع بالنسبة للمساحات الممتدة فى باقى أجزاء المدينة حيث تسود الملكيات الفردية القزمية غالباً ، يستخدم الجزء الأكبر فى زراعة محاصيل الخضر .

ورغم أهمية هذه الأراضى إلا أن مساحتها تتناقص يوماً بعد يوم ، ليس فقط بسبب نمو سكن الأهالى وإنما أيضاً للتوسع فى تمديد شبكات الطرق وكذلك المرافق العامة من محطات كهرباء ومياه وصرف صحى ، وليس أدل على ذلك من أن محطة مياه الشرب الرئيسية بالمدينة والتى تقع فى شرق المدينة استقطعت مساحة من الأراضى الزراعية بلغت ١٢ فداناً .

خامساً : مشكلات التنمية الحضرية فى مدينة كفر الشيخ :

تعانى مدينة كفر الشيخ من عدة مشكلات شـأنها فى ذلك شأن باقى المـدن المصـرية ، هذه المشكلات والتى بدأت تتبلور على الساحة منذ الربع الأخير من القرن العشرين ، أى بعد تلك الطفرة التى شهدتها مصر عموماً والمدن بصفة خاصة ، وما يترتب عليها من زيادة الطلب على الإسكان والخدمات المختلفة . ونظراً لأن هذه المدن لم تكن مهيأة لاستيعاب هذه الزيادة فقد ظهرت عدة مشكلات لعل أهمها الزحف العمرانى على الأراضى الزراعية والنمو العشوائى ونقص الخدمات والمرافق وتداخل الاستخدامات والأنشطة وغيرها من المشاكل الاجتماعية والاقتصادية . وفيما يلى دراسة لأهم المشكلات الحضرية بمدينة كفر الشيخ .

١ – مشكلات النمو العمرانى :

لاشك أن النمو العمرانى لمدينة كفر الشيخ والذى ارتفع بصورة واضحة خلال النصف الثانى من القرن العشرين قد نتج عنه بعض المشكلات ، حيث إن هذا النمو لم يخضع فى معظمه لعمليات تخطيط ، وذلك كما هو الحال فى معظم مراكز العمران ، ومن هذه المشكلات :

(أ) الزحف العمرانى على الأراضى الزراعية :

كما سبق الذكر أن المساحة العمرانية لمدينة كفر الشيخ تنمو بمعدلات مرتفعة جاءت كلها على حساب الأراضى الزراعية الخصبة ، وهذه مشكلة خطيرة تزداد حدتها يوماً بعد يوم ، ويكفى دليلاً على ذلك أن هناك نحو ١٥٠ فداناً تحيط بالكتلة السكنية للمدينة تتبع جمعيات بناء المساكن فى طريقها إلى السوق العقارى(٥٦) .

وإذا كان التوسع العمرانى أمراً لا مناص منه ، وخاصة فى ظل الزيادة السكانية ؛ لذا لابد من وضع ضوابط صارمة لهذا التوسع ، ورغم أن الحكومة أصدرت العديد من القوانين التى تجرم البناء

---

(٥٦) وائل عبد المحسن محمد : مدينة كفر الشيخ – دراسة فى جغرافية المدن ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة الإسكندرية ، فرع دمنهور ، ٢٠٠٣م .

على الأراضى الزراعية آخرها القانون العسكرى لعام ١٩٩٦م إلا أن عمليات البناء مازالت مستمرة سواء من جانب الأهالى أو الهيئات الحكومية وبالتالى زيادة معدل تناقص الأراضى الزراعية ، ومن هنا كانت ضرورة توجيه الجهود لحل هذه المشكلة وذلك من خلال عدة محاور تتمثل فى :

– تشجيع النمو العمرانى الرأسى وبخاصة فى الكتل العمرانية القديمة بالمدينة وذلك على أسس علمية سليمة .

– إزالة المبانى التى تتم خارج كردون المدينة وإلزام أصحابها بإعادة الأرض إلى الاستخدام الزراعى .

تشجيع الهجرة من المدينة وبخاصة من المناطق المزدحمة إلى المناطق الشمالية من المحافظة . تلك المناطق التى تتميز بتعدد مواردها الاقتصادية وتنخفض بها الكثافات السكانية .

(ب) النمو العشوائى وتدهور المناطق القديمة :

إذا كان التحضر الصحى ينتج عن النمو الحضرى المتوازن والذى تتزايد فيه فرص العمل والكسب بنسب متماثلة أو متقاربة مع نمو سوق الإسكان الحضرى من الوحدات السكنية المتنوعة ، مع معدلات النمو السكانى ، فإن التحضر غير الصحى والذى شهدته مصر وخاصة خلال الربع الأخير من القرن العشرين ، تمخض عن ظهور العديد من المناطق العشوائية[٥٧] تلك المناطق التى نشأت فى غياب التخطيط وصارت حقيقة قائمة وجزءاً عضوياً من التكوين المعاصر وذلك تحت ضغط الحاجة الملحة للسكن[٥٨] . هذه المناطق يتجسد فيها سوء الأحوال السكنية ، فعلاوة على تكدس المساكن وارتفاع الكثافات السكانية بها تفتقر إلى الحد الأدنى من الخدمات والمرافق ؛ لذا يطلق عليها أحياناً بؤراً سرطانية متورمة، وقد بلغ عدد هذه المناطق بمدينة كفر الشيخ ست مناطق ، ثلاث منها يمكن أن يطلق عليها مناطق الإسكان الجازى ، حيث تمثل العشش نمط العمران السائد بها ، ويرتبط توزيع هذه المناطق بخط السكة الحديد الذى يخترق الكتلة العمرانية للمدينة . معنى ذلك أنها مقامة

---

(٥٧) فتحى محمد مصيلحى : تخطيط المدينة العربية بين الإطار النظرى والواقع والمستقبل ، مطبعة رواى الإسكندرية ، ١٩٩٥ ، صـ٣١٢ .

(٥٨) جمهورية مصر العربية : التقرير الوطنى ، مقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثانى ، المستوطنات البشرية (قمة المدن) إسطنبول ، يونيو ١٩٩٦م صـ١٥/٢ .

على أراضٍ تابعة للدولة ، ومن ثم فهى محرومة تماماً من شبكات البيئة الأساسية ، باستثناء التيار الكهربائى والذى تتم سرقته فى معظم الأحيان . أما المناطق الأخرى والمتمثلة فى القنطرة (شياخة الملحقات) – منشأتى ناصر البحرية والقبلية ، فتقع على أطراف الكتلة السكنية بنيانها من الطوب الأحمر والخرسانة المسلحة ، لذلك تتعدد الطوابق وبما لا يتناسب وارتفاع الشوارع ، ونظراً لأنها نشأت دون تخطيط مسبق فإن الخدمات وخصوصاً الشبكية منها محدودة جداً .

علاوة على العشوائيات السابقة توجد بالمدينة ثلاث مناطق قديمة أصابها التدهور ، يدرجها البعض ضمن السكن العشوائى ، ولكن هنا يبرز سؤال ، هل أوضاع هذه المناطق قديماً مثل أوضاعها الحالية ، الإجابة بلاشك ستكون بالنفى ، فهذه المناطق تمثل النوايات التى امتد العمران حولها ، ومع توالى عمليات التطوير خارج هذه الكتلة وبمرور الوقت باتت هذه المناطق كبؤر متدهورة تتشابه فى خصائصها إلى حد كبير مع خصائص المناطق العشوائية سواء من حيث قصور الخدمات أو ارتفاع الكثافات السكانية أو تداخل الاستخدامات والأنشطة . ولعلاج ذلك لابد من وضع تخطيط سليم لهذه المناطق مع الحفاظ على هويتها ، أما بالنسبة للمناطق العشوائية فبعضها يمكن إزالته ويتمثل فى المناطق ذات المبانى الموازية . والبعض الآخر يمكن تطويره مع عدم السماح بالبناء إلا بعد الحصول على التراخيص اللازمة .

(جـ) المشكلات المرتبطة بتداخل الاستخدامات والأنشطة :

لاشك أن تداخل استخدامات الأرض بعضها بالبعض الآخر دون اعتبار لمتطلبات الموقع أو للمكان المناسب يؤدى إلى العديد من المشاكل ، ويتضح ذلك بصورة جلية فى تداخل نطاقات المدافن مع الكتل السكنية ، ورغم أن هذه المدافن نشأت أولا على أطراف الكتلة العمرانية القديمة للمدينة وذلك كما اتضح من الخرائط القديمة للمدينة فإن النمو العمرانى غير المخطط كان من نتيجته أن احتوى هذه المدافن وما يترتب على ذلك من آثار ضارة .

كذلك يلاحظ أيضًا أنه رغم إنشاء منطقة صناعية تضم العديد من الورش ، فمازال العديد منها يتداخل وباقى الاستخدامات وخصوصًا فى المنطقة القديمة إلى الغرب من خط السكة الحديد .

٢ - مشكلات الخدمات العامة :

لعل أهمها عدم التوازن فى توزيع الخدمات وذلك كما هو الحال فى الخدمات التعليمية والصحية ومحطات الإطفاء والحرائق ، وبالتالى عدم كفايتها للسكان ، فقد تبين من الدراسة أن المدارس بمراحلها المختلفة تقل بصورة واضحة فى الأطـراف الشرقية والجنـوبية من المدينة ، وما لذلك من أثر ليس فقط فى طول زمن الرحلة إلى المدرسة وزيادة كثافة الحركة على الشوارع المؤدية إلى هذه المدارس وإنما أيضا فى ارتفاع كثافة الفصول . وبالتالى انخفاض كفاءة الخدمة التعليمية .

أما بالنسبة للخدمة الصحية فيكفى القول أن النطاق الواقع إلى الغرب من خط السكة الحديد والذى يقطنه نحو ٤٣ ٪ من جملة سكان المدينة لا توجد به مستشفيات حكومية ، بالإضافة إلى النقص الواضح فى عدد الأطباء بالمستشفيات الحكومية القائمة بالمدينة ، فقد بلغ عددهم نحو ٣٧٥ طبيباً ، مما ترتب عليه الضغط على هؤلاء الأطباء ، خاصة وأن هذه المستشفيات لا تقتصر خدمتها على سكان المدينة فقط وإنما تمتد أيضاً إلى سكان إقليمها الإدارى .

وعن محطات الإطفاء فلا يوجد بالمدينة سوى ثلاث محطات لا تكفى ، رغم ملاءمة موقعها لمدينة وصل حجم سكانها ١٢٤٨٧٠ نسمة (تعداد ١٩٩٦) هذا العدد يتطلب ١٢ وحدة إطفاء . وذلك على أساس أن لكل عشرة آلاف نسمة وحدة إطفاء[٥٩] . من هنا يلزم التخطيط لإنشاء مثل هذا العدد مع ضرورة أن يشغل كل منها موقعاً مناسباً .

أما عن الحدائق والتى بلغ عددها ثلاث حدائق مساحتها لا تزيد عن عشرة أفدنة فقط ، فهى غير كافية إذ يفترض أن نصيب الفرد من المسطحات الخضراء يجب ألا يقل عن ١٦ م/ للفرد[٦٠] ، لذا لابد من التوسع فى إنشاء الحدائق وخاصة فى مناطق الامتدادات العمرانية الحديثة ، بالإضافة إلى التوسع بتشجير الشوارع والاهتمام بالميادين العامة .

---

(٥٩) أحمد خالد علام : مرجع سابق ، ١٩٩١ ، صـ٤٥٩ .
(٦٠) أحمد على إسماعيل ، مرجع سابق ، صـ٤٠٢ .

٣ – مشكلات شبكات البنية الأساسية :

لاشك أن عدم توافر شبكات البنية الأساسية أو عجزها عن مواجهة احتياجات تطور ونمو المدينة يسبب مشاكل اقتصادية واجتماعية تؤثر فى بنية المجتمع تتعقد بمضى الوقت حتى تصبح الحلول الممكنة لها بعد ذلك صعبة لأنها محكومة بالأمر الواقع بالإضافة إلى تكاليفها الباهظة والمعاناة التى يتحملها السكان نتيجة عجز هذه الشبكات عن أداء وظائفها .

(أ) مياه الشرب :

بالرغم من وجود محطتين لإنتاج مياه الشرب بالمدينة إلا أن مناطق الامتدادات العمرانية الحديثة وخاصة تلك الواقعة على أطرافها تقل كفاءة ضخ المياه إليها مقارنة بباقى جهات المدينة ، ومن ثم يزداد تشغيل مواسير المياه وما يترتب على ذلك من زيادة فى استهلاك الكهرباء .

نظراً لأن شبكات أنابيب نقل وتوزيع المياه تم تنفيذها على مراحل بعضها يرجع إلى ما قبل عام ١٩٥٠م ، وتمثلها الخطوط التى تغذى معظم المنطقة الواقعة إلى الغرب من خط السكة الحديد ، هذه النسبة ترتفع بها نسبة الفاقد، لذا فإن شركة مياه الشرب والصرف الصحى تعمل على استبدالها، خاصة وأن أقطارها لا تتناسب وكميات المياه المتدفقة مما يؤدى إلى انفجارها وخروج المياه عن مسارها الصحيح .

إن خزانات مياه الشراب والتى تتمثل أهميتها فى موازنة الضغط فى شبكة التوزيع وتعويض النقص فى الإنتاج خلال ساعات الذروة .. فلا يوجد بالمدينة سوى خزان علوى واحد فقط واثنين أرضيين أحدهما بالمحطة القديمة والآخر وهو الأكثر اتساعاً بمحطة كفر الشيخ الجديدة ، لذا فإنه من الضرورى التوزيع فى إنشاء الخزانات وخاصة فى مناطق الامتدادات العمرانية الحديثة سواء فى شمال المدينة أو شمالها الغربى .

(ب) الصرف الصحى :

رغم أن المدينة تتمتع بخدمة الصرف الصحى منذ أوائل ستينيات القرن العشرين إلا أن هناك مناطق مازالت محرومة من خدمة الصرف الصحى ، تمثل فى معظمها مناطق عشوائية ، ولاشك أن هذه المناطق هى الأكثر تلوثاً وعرضة للأمراض ، خاصة وأنها تعانى من نقص فى

خدمة مياه الشرب ومن ثم يزداد الاعتماد على المياه الباطنة كمصدر للمياه المستخدمة فى الأغراض المنزلية .

علاوة على ذلك فإن شبكة الصرف الصحى فى كثير من أجزاء المدينة تعجز عن استيعاب مياه الأمطار ، حيث انخفاض الطاقة الاستيعابية لخطوط هذه الشبكة من جهة ، وسوء حالة بالوعات الشوارع من جهة أخرى ، بل إن كثيراً من شوارع المدينة يفتقر إلى مثل هذه البالوعات . وإذا كان هناك مشروع لتطوير الصرف الصحى بالمدينة جارى تنفيذه ، فإن متابعة الصيانة الدورية من جهة وعدم السماح بالتوصيلات العشوائية أمر ضرورى لتحسين الصرف الصحى بها .

(جـ) شبكة الكهرباء:

نتج عن الانتشار الواسع لشبكة الكهرباء وضرورة قرب محولات التوزيع من مناطق الاستهلاك أن تشغل العديد من هذه المحولات أرصفة الشوارع ، وفى هذه الحالة تضيق الشوارع ، وذلك كما هو الحال فى المناطق القديمة والعشوائية تحتل الأكشاك مساحات كبيرة من الشارع ، فيزيده اختناقاً ويعرقل حركة مرور المشاة والمركبات إن وجدت .

بالرغم من أن الإضاءة الجيدة لشبكة الطرق بالمدينة شيء مهم وأساسى لضمان أمن وسلامة الأفراد ، تبين من الدراسة أن أطراف المدينة وكذلك الشوارع التى لا تمثل محاور رئيسية فى حركة المرور بالمدينة تتدنى بها الإضاءة ، بل تكاد تكون منعدمة تماماً فى العديد منها .

(د) الطرق وحركة المرور:

ضعف الارتباط بين أجزاء المدينة ، فعلاوة على خط السكة الذى يخترق المدينة من الجنوب إلى الشمال ، تمتد ترعة ميت يزيد فى شرق المدينة لتفصل شياخة الملحقات عن باقى الكتل السكنية للمدينة ، ولاشك أن لذلك أثرة فى اختناق حركة المرور سواء على المعابر المقامة على الترعة أو على مزلقانات السكة الحديد .

ضيق الشوارع فى الكتلة العمرانية القديمة وكذلك فى المناطق العشوائية ، بحيث لا تسمح فى أغلب الأحيان بمرور المركبات ، وتكاد تقتصر شوارع هذه المنطقة على خدمة استعمالات الأراضى

المجاورة لها ، ومن أهم خصائص هذه الشوارع بالإضافة إلى ضيقها عدم استقامتها واختفاء أرصفتها ، فهى ما بين ترابية أو مغطاة بطبقة أسفلتية هشة تزركشها الحفر فى كثير من قطاعاتها .

قلة ساحات انتظار السيارات فهى لا تعدو أن تكون أجزاء من ميادين أو شوارع تكتظ بعدد يفوق سعتها الفعلية ، لاشك أن لذلك أثره فى اضطراب حركة المركبات والمشاة وخاصة فى أوقات الذروة .

مدينة دمياط

السيد خالد المطرى(*)

١ - الموقع والخصائص الموضعية

الموقع:

تقع مدينة دمياط فى أقصى شمال شرق الدلتا على الضفة اليمنى لنهر النيل فى منطقة مصب فرع دمياط عند تقاطع دائرة عرض ٢٥َ ٣١ْ شمالاً وخط طول ٤٩َ ٣١ْ شرقًا ، وتبلغ المسافة بينها وبين البحر المتوسط ١٥ كيلو متراً ، وبينها وبين بحيرة المنزلة خمسة كيلو مترات فى خط مستقيم . وينحصر هذا الموقع بين بحيرة المنزلة شرقًا والبحر المتوسط شمالاً وترعة أشتوم جمصة على ساحل البحر وحتى ترعة غنيم فشربين غرباً ومصرف السرو جنوباً . ويتوسط موضع دمياط مجرى نهر النيل من الجنوب إلى الشمال ويقسمها إلى قسمين الأول شرقًا بين البحر المتوسط وبحيرة المنزلة ومصرف السرو ومجرى النيل ، ويبلغ أقصى امتداد له بين الجنوب إلى الشمال ٤٥ كم منها ١٥ كيلو متراً من دمياط إلى البحر ، ويضيق اتساع هذا القسم من الشرق إلى الغرب كلما سرنا عبر الشمال بحيث لا يزيد عرضه عن بضعة أمتار بين البحيرة والنيل . والثانى غرباً بين البحر المتوسط ومجرى ترعة أشتوم جمصة وترعة غنيم غرباً وجنوباً ومجرى نهر النيل شرقًا ، وهو الأكثر مساحة واتساعاً بحيث يصل إلى ٢١ كم على ساحل البحر المتوسط من رأس البر إلى جمصة ويشرف على إقليم البرارى جنوباً . وبذلك يتصف موقع دمياط بالتنوع الجغرافى .

(*) أستاذ مشارك بجامعات المملكة العربية السعودية سابقًا .

وقد أسهم هذا الموقع منذ القدم بدور حربى كبير فى تاريخ مصر ، ولعله قد شهد من الحروب ومن مواقع الكر والفر أكثر مما شهده أى موقع آخر فى مصر كلها[١]. وقد عد «قفل بلاد مصر»[٢]، كما اعتبره البعض «مفتاح مصر وقلعتها الأمامية»[٣] . كما كان أحصن الحصون الفاطمية فى مصر[٤]، وأسهم بدور تاريخى مرموق أيام الحروب الصليبية وكان سقوطه فى يد الصليبيين مصيبة لم يجر مثلها[٥] ، كما اشتهر هذا الموقع بالمميزات الحربية الآتية :

١ – سهولة الدفاع لوقوعه فى موقع يمثل العقدية البحرية تمثيلا دقيقاً[٦] ويوفر للمدينة العائق المائى لحمايتها .

٢ – إحاطته بشبكة من المستنقعات المعقدة المتشابكة التى توفر الحماية الطبيعية الفعالة من البر والبحر[٧] .

٣ – توفر مورد مياه مباشر من النهر يضمن للمدينة الحياة أثناء الحصار الطويل من جانب الغزاة[٨] .

٤ – أسوار المدينة التى أسهمت بدور التقوية وتكملة الدفاع الطبيعى وضمنت الأمن والهدوء والحماية السكان أوقات الحروب ، وقد ظلت هذه الأسوار وأبوابها وقلاعها ذات شهرة فائقة فى العصرين العربى والبيزنطى .

كذلك كان لموقع دمياط أهميته التجارية كميناء تجارى يخدم ظهيراً كبيراً ويتميز بالمزايا الآتية :

١ – تسهيلات النقل والملاحة وتمتعها بقانون «انقطاع الطريق» ، وسهل لها ذلك الاتصال بداخل البلاد وجذب جزء كبير من التجارة المصرية[٩] .

---

(١) محمود (عبد المنصف) ، على ضفاف بحيرات مصر ، الجزء الأول ، القاهرة ، ١٩٦٧ ، ص ٣٣ .
(٢) السيوطى ، حسن المحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة ، ج ٢ ، القاهرة ، ١٢٩٩ هـ ، ص ٢٨ .
(٣) ماهر (سعاد) محافظات الجمهورية العربية المتحدة فى العصر الإسلامى ، مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، المجلد ٢١ ، العدد الأول ، مايو ١٩٥٩ ، القاهرة ١٩٦٣ ، ص ١٦٣ .
(٤) زيادة (محمد مصطفى) ، حملة لويس التاسع على مصر وهزيمته فى المنصورة ، القاهرة ١٩٦١م ، ص ٢٦ .
(٥) بردى (أبو المحاسن تغرى) ، النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة ، القاهرة ، ٣٠ – ١٩٤٩م ، ج ٦ ، ص ٣٣٠ .
(٦) Hamdan, G. Studies in The Egyptian Urbanism, Cairo, 1959, p. 48.
(٧) Toynbee, A., Cities On The Move, London, 1970, p. 26-29.
(٨) Taylor, G. Urban Geography - A study of site, Evolution, Pattern and Classification in Villages, Towns and Cities, London, 1961, p. 12.
(٩) Lozach, j., Le delta Du Nile-Etude de Geographie Hum[illegible]ro, 1936, p. 151.

٢ – الوقوع عند التحام طريق التجارة والمواصلات البحرية والبرية فى نقطة الانقطاع بين اليابس والماء ، إلى جانب ارتفاع القيمة العمرانية والاقتصادية لظهيرها وصلاحية الموقع للملاحة طول العام ، مما أتاح للمدينة حركة تجارية نشطة مع مواقع البحر المتوسط والشرق الأدنى خاصة فى العصور الوسطى .

٣ – اجتماع الحماية العسكرية والموقع الإستراتيجى ووقوع المدينة على طريق تجارة الهند فى القرن ١٢ م ووصول خبراتها إليها[١٠] .

وقد مر موقع دمياط خلال التاريخ بدورات من الكساد والرواج ارتفع فى بعضها إلى الذروة حتى احتل المكانة الثانية بعد القاهرة ، وانحدر فى بعضها الآخر إلى مكانة متأخرة بين المدن المصرية . ففى بداية الفترة من العصور القديمة حتى أواخر العصر البيزنطى لم يكن لهذا الموقع شأن كبير وإن بدأ يحتل مكانة أكثر أهمية فى أواخرها بسبب فقدان بيلوز (الفرما) لأهميتها وكذلك تنيس ، وبزوالهما ورثتهما دمياط وصارت الميناء المصرى الوحيد فى الركن الشمالى الشرقى من البحر المتوسط .

أما فى الفترة من بدء الفتح العربى حتى أواخر الدولة الأيوبية فقد احتل موقع دمياط المكانة الأولى بين موانئ مصر[١١] لحدوث تغيير فى قيم كثير من الدمن بعد دخول العرب مصر والتحول من المواقع البحرية إلى المواقع البرية ، إلى جانب مواصلاتها السهلة والمباشرة مع القاهرة وموقعها المتقدم عند مصب النهر[١٢] ، ثم قرب موقع دمياط من بلاد الشام وآسيا الصغرى وانسداد ترعة شديا القديمة التى كانت تصل الإسكندرية بنهر النيل وتحول طريق المواصلات إلى داخل البلاد بحراً إلى دمياط أو رشيد ، إلى جانب انكماش الإسكندرية فى أوائل هذه الفترة بسبب النزاع بين الرومان والبطالمة وبين الروم الوثنيين والمصريين المسيحيين وبين الروم الملكانيين واليعاقبة المصريين[١٣] ، إضافة إلى هدم تنيس فى عام ١٢٢٧م حتى صارت خراباً ونقل سكانها ومناسجها وصناعها إلى دمياط .

---

(١٠) Heyd, W., Histoire Du Commerce Du Levant au Moyen Ages, Leipzig, 1923, Tom, 1, p. 584.

(١١) عبد الحكيم (محمد صبحى) ، مدينة الإسكندرية ، القاهرة ، ١٩٥٨م ، ص ١٢٨ .

(١٢) Hamdan, G., Op. Cit., p. 48.

(١٣) الشبال (جمال الدين) ، تاريخ مدينة الإسكندرية ، الإسكندرية ١٩٦٧م ، ص ٣٠ .

أما فى فترة دولة المماليك البحرية فقد تقهقرت أهمية موقع دمياط بسبب هدم المدينة عام ١٢٥٠م بعد تجدد إغارات الصليبيين عليها وخوف المماليك من عودتهم إليها ، ثم ردم بوغاز دمياط وعجز السفن الأوروبية عن دخول مينائها ، مع تقدم الإسكندرية وازدياد نشاطها فى تجارة مصر الخارجية مع الشرق والغرب وزيادة عناية حكام المماليك بها . ولكن فى عام ١٣٥٢م أعيد تجديد دمياط ، وتقدمت نحو استعادة مكانتها[١٤] حتى صارت من جديد - مع الإسكندرية . أحد أبواب التجارة بين مصر وأوروبا ومركزاً لنشاط تجارى كبير[١٥] .

وفى الفترة من عهد المماليك الجراكسة حتى بداية حكم محمد على عام ١٨٢٠م استعاد موقع دمياط أهميته شيئاً فشيئاً[١٦]، وعاد أسطول مصر يخرج منها للغزو . ومنذ بداية النصف الثانى من القرن الثامن الهجرى صارت دمياط ميناء مصر الأول ، وتقدمت على الإسكندرية وورثتها فى مكانتها التى كانت لها فى الفترة السابقة وغدت المدينة الثانية بعد القاهرة . وقد وصل الموقع إلى أوج عظمته فى أواخر القرن ١٥م[١٧]، كما أسهم هذا الموقع بدور مهم فى تجارة مصر الخارجية فى عهد العثمانيين حتى أواخر القرن ١٨م بحيث صارت دمياط عند تولى محمد على حكم مصر أهم الثغور المصرية وأكثرها تجارة[١٨] . وقد حافظ الموقع على أهميته خلال السنوات الأولى من حكم محمد على بسبب تخريب الإسكندرية على يد القبارصة فى القرن الثالث الهجرى واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح أواخر القرن ١٥م وانقطاع الصلة مع الإسكندرية وضعف الصلة بينها وبين موانئ الشام والدولة العثمانية مقابل قرب موقع دمياط من الأراضى المقدسة[١٩]، مع بُعد دمياط عن الفتن وقتال المماليك .

أما فى الفترة الحديثة منذ عام ١٨٢٠م فقد بدأ موقع دمياط يفقد أهميته شيئاً فشيئاً بحيث لم يعد له شأن يستحق الذكر فى تجارة مصر الخارجية عام ١٩٥٧م وفقد أهميته تماماً عام ١٩٦٠م[٢٠].

---

(١٤) الشيال (جمال الدين) ، مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً ، دار الفكر العربى الإسكندرية ، ١٩٤٩م ، ص ٤٠ .

(١٥) عاشور (سيد عبد الفتاح) ، الحركة الصليبية - صفحة مشرقة فى تاريخ الجهاد العربى فى العصور الوسطى ، ج ٢ ، القاهرة ١٩٦٣م ، ص ٢٨١ .

(١٦) طرخان (إبراهيم على) ، مصر فى عهد دولة المماليك الجراكسة ، القاهرة ١٩٥٩م ، ص ٢٨١ .

(١٧) الشيال ، السابق ، ص ٥٤ .

(١٨) ماهر (سعاد) ، السابق ، ص ١٦٤ .

(١٩) Harrant, C., Le Voyage En Egypte, Paris, 1598, p. 31.

(٢٠) مصلحة الجمارك المصرية ، تقرير عن تجارة الإقليم المصرى الخارجية عام ١٩٦٠ ، القاهرة ، ١٩٦١ ، ص ١٧ .

كما تقهقر ترتيب هذا الموقع بين المدن والموانئ المصرية إلى مركز متأخر . ويرجع ذلك إلى الإطماء المستمر للميناء بواسطة الرواسب النيلية والبحرية مما أدى إلى انسداد البوغاز عاماً بعد آخر[٢١]، وصار غير صالح لمرور السفن الكبيرة ، إلى جانب قلة مياه الفيضان التى تصب فى البحر المتوسط والتى كانت تساعد على تطهير البوغاز من الرواسب والرمال بسبب أعمال الرى الصناعية على طول مجرى فرع دمياط وبناء السد العالى ، فضلاً عن سد فم النيل عند دمياط أيام الظاهر بيبرس لمنع المراكب من الدخول إليه والتقدم فيه نحو القاهرة[٢٢] ، والعوائق الموجودة بالمجرى بين دمياط والقاهرة مثل الأهوسة والكبارى الملاحية وسد دمياط . كذلك يرجع فقد الموقع لأهميته إلى مجموعة من العوامل السياسية أهمها إهمال الحكام لموقع دمياط والاهتمام بالإسكندرية – خاصة بعد إنشاء ترعة المحمودية عام ١٨٢٠م – وصلاحية مينائها لرسو السفن التجارية الكبيرة ، إلى جانب اكتشاف البخار مع مطلع القرن ١٩م وعجز ميناء دمياط عن استيعاب السفن الكبيرة وضيق بوغازها ، مع إنشاء سوق القطن فى الإسكندرية الذى ساعد على تقدمها ، إلى جانب ثورة وسائل المواصلات فى القرن ١٩م وتأخر وصول السكك الحديدية إلى دمياط حتى عام ١٨٦٩م ، مع فتح قناة السويس وما تلاه من إنشاء المدن الجديدة على طول مجراها واجتذابها تجارة الشام وانتقال بعض سكان دمياط إلى هذه المدن للاشتغال بالأعمال الملاحية[٢٣]، إلى جانب هجرة أثرياء دمياط ورءوس أموالهم إلى المدن المصرية الأخرى مما ساعد على انقراض بعض صناعاتها وهجرة البعض الآخر .

الخصائص الموضعية :

يتصف موضع دمياط بالتنوع الجغرافى ، فهو يشرف على البحر المتوسط من الشمال وعلى بحيرة المنزلة من الشرق ، ويمثل الطرف الشرقى لإقليم الكثبان الرملية فى شرق الدلتا من الغرب كما يمثل الطرف الجنوبى لإقليم أراضى البرارى من جهة الجنوب . ويمكن إبراز خصائص هذا الموضع فى النقاط التالية :

---

(٢١) عبد الحكيم (محمد صبحى) ، مدينة الإسكندرية ، ص ٩٣ .
(٢٢) الحريرى (سيد على) ، كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ، القاهرة ، ١٣١٧هـ ، ص ٢٣٦ .
(٢٣) حمدان (جمال) شخصية مصر – دراسة فى عبقرية المكان ، القاهرة ١٩٧٠م ، ص ٢٢٤ .

١ - الموضع الذى قامت فوقه مدينة دمياط :

يشرف هذا الموضع على الضفة اليمنى لنهر النيل (فرع دمياط) ، ويشغل ثنية أو كوعاً بارزاً على شكل هلال تبدأ عند فتحتيه فى اتجاه صوب الشرق فى الشمال الغربى . وفى مواجهة هذا الموضع على الضفة اليسرى للنهر توجد منطقة على الصياد التى تشكل جزءاً من الحدود الإدارية للمدينة ، وتكون مع الضفة اليمنى شبه دائرة مما يساعد على نشأة المدن التوائم التى تتعدد على نهر النيل فى مصر(٢٤).

وتحيط المياه بهذا الموضع من جميع الجهات ، حيث تبلغ مساحة المسطحات المائية التى تحيط به ٢٤١كم٢ مما أكسبها عقدية ثابتة ثانوية أرضيـة وسهـل لها الحصول على النقل المائى المهم منذ القدم كما وفر لها المياه بكثرة(٢٥).

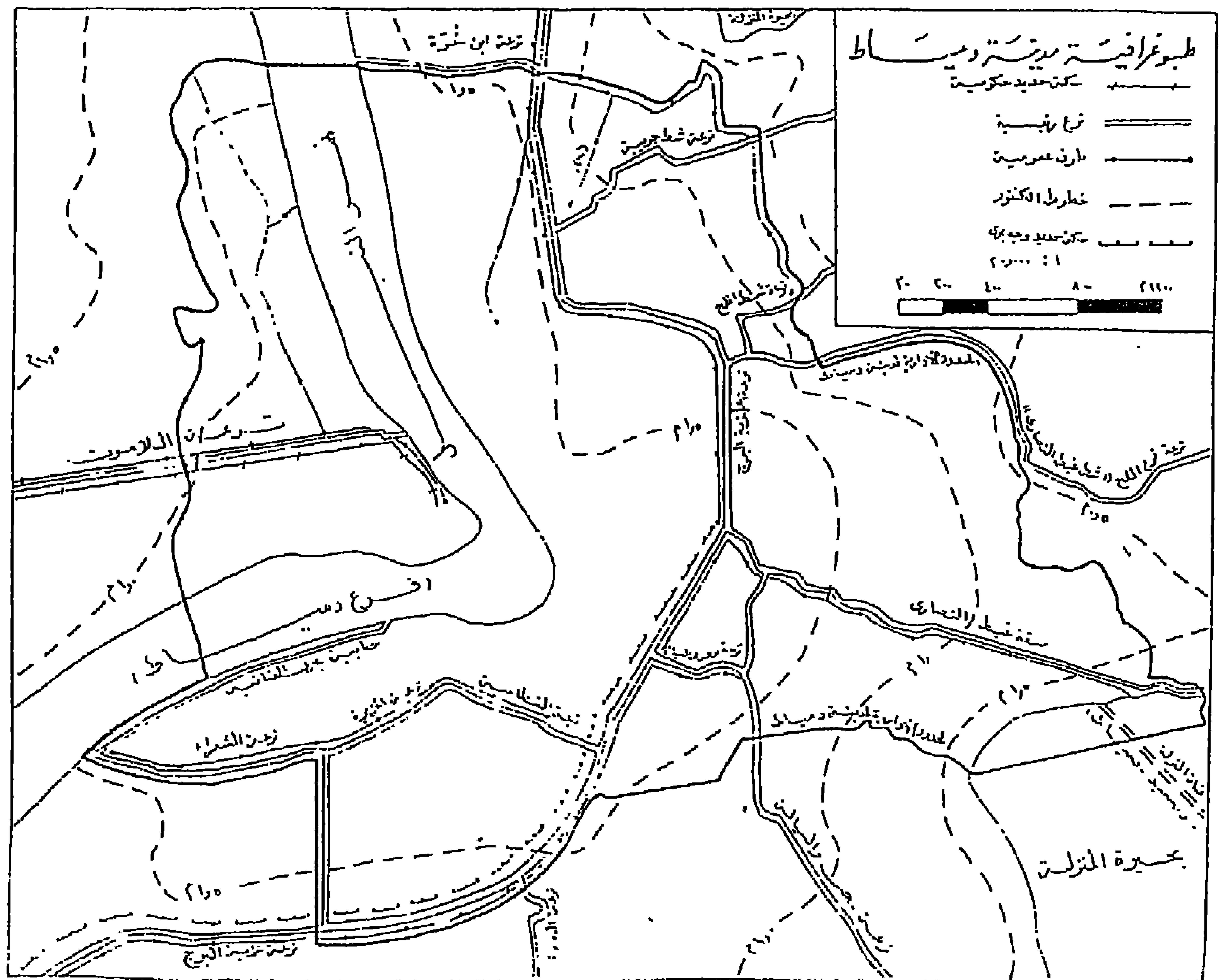
ويتراوح عرض مجرى النهر عند دمياط بين ١٤٠–٣٠٠ متر ، ويبلغ اتساعه ٢٦٠متراً عند بداية الحدود الإدارية للمدينة ، ويزيد إلى أقصاه ٣٠٠ متر وسط ثنية النهر فى مواجهة شارع الجلاء، كما يبلغ أدناه ١٤٠ متراً عند مبنى الجمرك القديم . وتختلف أعماق مجرى النهر هنا حيث يصل أقصاه ١٦,٤ متر عند مبنى الجمرك القديم بينما يبلغ أدناه ٤,٥ متر عند المصب . كما يبلغ طول جسر النهر الذى تطل عليها مساكن المدينة من الجنوب إلى الشمال ٤,٨ كيلو متر .

ويمتد على جانبى النهر فى موضع دمياط عدد من الشطوط يعرف بأراضى طرح النهر كونتها رواسب النيل أثناء الفيضان ، وتتسع هذه الشطوط على الضفة اليمنى للنهر بينما تقل على الضفة اليسرى . كما يخلو الموضع من الجزر حالياً فى حين كانت توجد جزيرة فى المجرى بين دمياط وقرية الشعراء وإن اختفت بسبب غمر الفيضان لها ولا يزال مكانها يعرف باسم «الجزيرة» كما تسمى الترعة هناك «ترعة الجزيرة» .

ويتصف موضوع دمياط بأنه أرض سهلة يبلغ ارتفاعها ثلاثة أمتار فوق سطح البحر . وتنحدر أرض دمياط بخفة مع الاتجاه صوب البحر حيث يبلغ ارتفاعها مترين فوق مستوى سطح البحر عند الفنار . وبذلك يبلغ الانحدار متراً واحداً كل ١٥ كيلو متر . كما يرتفع سطـح الأرض عند موضع دمياط

---

(٢٤) Smailes, A. E., The Geography of Town's, London, 1955, p. 57.
(٢٥) Taylor, S., Urban Geography, in : Geog. Twent. Cen. p. 12.



المصدر : مصلحة المساحة المصرية (المساحة التفصيلية) : خريطة تبين التعديل الجديد لحدود عوائد أملاك بندر دمياط القاهرة ١٩٥٣

شكل رقم (١)

إلى متر واحد فقط فى أشد أيام انخفاض النهر . كذلك تتصف أرض دمياط بتكونها من طمى رسوبى يرتكز على رمال ناعمة . ويرتكز الموضع على أحد عشر متراً من الصخور الطميية الرسوبية فوق سبعة أمتار من الصخور الملحية[٢٦]. وقد أظهرت الجسة العميقة جداً التى أخذت لموضع النيل عند دمياط بواسطة المهندسين الملكيين عام ١٨٨٦م أن سطح الأرض يبلغ ١,٥ متر فوق مستوى سطح البحر . وخلال الفترة (١٨٨٦ – ١٩٥٠م) أوضحت الجسة أن مستوى سطح الأرض عند دمياط قد ارتفع بمقدار ١,٥ متر .

- ويرتفع مستوى المياه الباطنى فى أرض دمياط إلى قرب سطح الأرض بمقدار نصف متر بسبب إحاطة المدينة بالمياه من جميع الجهات ، وهو ما ينعكس فى قلة الارتفاع الرأسى لمبانى المدينة .

ويتصف موضع دمياط بتعدد المجارى المائية التى كان لها – ولا يزال – تأثير واضح فى نمو المدينة وامتدادها ، أهمها **الترعة الشرقاوية** التى تعرف بترعة عزبة البرج عند مرورها داخل حدود المدينة[٢٧]، وقد اجتذبت الضفة اليمنى لها ساكنى الطبقة الفقيرة وترعة **غيط النصارى** أو مسقة غيط النصارى التى يبلغ طولها ٢,٥ كم داخل الحدود الإدارية للمدينة أغلبها فى ناحية غيط النصارى والبقية فى قرية شطا ، وقد امتدت المساكن على جانبيها بشكل عشوائى فى الستينيات وأوائل السبعينيات، وترعة **محب والسيالة** التى يبلغ طولها داخل حدود المدينة ٧٥٠ متراً وقد امتدت المساكن على جانبيها فى السنوات الأخيرة بطريقة عشوائية ، وترعة **فرع الملح** التى يبلغ طولها داخل الحدود الإدارية للمدينة ١,٦ كم ومنها تتفرع ترعة **شط الملح** يمر منها ٢٠٠م داخل حدود المدينة ، ثم ترعة **شط جريبة** التى يبلغ طولها ٣,٥ كم منها كيلو مترين تقريباً داخل الحدود الإدارية للمدينة ويجتذب جانبها الغربى مساكن الطبقة المتوسطة وفوق المتوسطة ، ثم ترعة **جامع عزبة اللحم** وتقوم على جانبها الشمالى مساكن قرية عزبة اللحم وعزبة اللبانة كما اجتذبت فى السنوات الأخيرة مساكن الطبقة المتوسطة وما فوقها خاصة على جسر نهر النيل للتمتع بالجبهة المائية ، وترعة **أبن خرة** وتمثل الحد الشمالى للمدينة وتتصل بالجسر الأيمن لنهر النيل وتمتد لمسافة كيلو متر واحد

---

(٢٦) Butzer, K. W., Environment and Human Ecology in Egypt During Predynastic and Early Dynastic Times, Bull. soc. geog. T. xxxII., 1959, p. 60.

(٢٧) ردمت هذه الترعة فى أواخر القرن العشرين ومررت مياهها فى أنابيب تحت سطح الأرض .

داخل حدود المدينة وقد تجاوزها العمران نحو الشمال ، ثم **الترعة النظامية** جنوبى المدينة وكانت تمثل الحد الجنوبى الشرقى لها وإن صارت الآن داخل الحدود الإدارية للمدينة بطول ٩٠٠م ، وتتفرع منها **ترعة المظلوم** التى يتفرع منها هى الأخرى **ترعة المتية** ، ثم **ترعة الشعراء** وطولها ١,٨ كم وتمثل جزءاً من الحد الجنوبى الغربى للمدينة ، ومنها يخرج هرى غيط الغربى بطول ٦٥٠ متراً ، **وترعة الجزيرة** وطولها ٧٥٠ متراً داخل حدود المدينة . كذلك توجد **ترعة البلامون** فى الجانب الأيسر لنهر النيل طولها ١,١كم داخل حدود المدينة ، ثم **ترعة العنانية** جنوب المدينة بأربعة كيلو مترات وطولها ٨ كم[٢٨] .

وقد تعددت الآراء حول الموضع الذى قامت عليه مدينة دمياط القديمة بسبب حادثة تخريب المماليك لها عام ١٢٥٠م ، وما أعقبه من إنشاء مدينة جديدة . وأبرز هذه الآراء أربعة : الأول يقول إن موضع المدينة القديمة كان على ساحل البحر مباشرة ، وقد قال به الكثير من المؤرخين العرب مثل اليعقوبى[٢٩] والمقدسى البشارى[٣٠] وأبو الفدا[٣١] والسيوطى[٣٢] وابن خردازبة[٣٣] وابن الفقيه[٣٤] وابن دقماق[٣٥] والقلقشندى[٣٦] ، كما قال بهذا الرأى بعض الكتاب الأجانب مثل قاموس لاروس الجديد – ج ٣ – ، وأميلينو[٣٧] وفوجانى[٣٨] .

أما **الرأى الثانى** فيقول بأن موضع دمياط القديمة كان هو ذاته الموضع الذى تشغله عزبة البرج الحالية الذى يبعد تسعة كيلو مترات عن موضع دمياط الحالية على شاطئ النيل الأيمن ، ومنهم سافارى عام ١٧٧٧م فى كتابه رسائل من مصر – الخطاب ٢٣ ، وميشول **Mi Chauals** ورينو ويوجولا وأميل شامبير[٣٩] .

---

(٢٨) مونكريت (كولن سكوت) أعمال الرى ١٨٨٦ – ١٨٨٧ ، ترجمة إبراهيم منصور ، مطبعة المقتطف ، بدون تاريخ ، ص ٢٨ .
(٢٩) اليعقوبى ، البلدان ، ليدن ، ١٨٩٢م ، ص ٣٣٨ .
(٣٠) المقدسى البشارى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم ، ليدن ، ١٨٧٧م ، ص ٢٠٢ .
(٣١) أبو الفدا ، تقويم البلدان ، باريس ، ١٨٤٠م ، ص ١١٦ .
(٣٢) السيوطى ، حسن المحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة ، ج ٢ ، ص ٢٨ .
(٣٣) ابن خردازبة ، المسالك والممالك ، ليدن ، ١٣٠٩ هـ ، ص ٨٢ .
(٣٤) ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ليدن ، ١٣٠٢ هـ ، ص ٦٤ .
(٣٥) المرجع السابق .
(٣٦) القلقشندى ، صبح الأعشى ، ج ٣ ، القاهرة ، ١٩١٤م ، ص ٣١٥ .
(٣٧) يوسف (نقولا) ، تاريخ دمياط منذ أقدم العصور ، ص ٣٢ – ٤٠ .
(٣٨) Jullien, R. P., Note Sur L'Emplacement de L'Ancienne Dammietta, Le Cairo, 1886, p. 2.
(٣٩) IDem.

أما **الرأى الثالث** فيقول بأن موضع دمياط القديمة كان إلى الشمال من الموضع الحالى ولكن فى غير موضع عزبة البرج الحالية ، ومنهم الإدريسى ورمزى[٤٠] والشيال[٤١] وياقوت[٤٢] وزيادة[٤٣] وماهر[٤٤] وشرارة[٤٥] وكلوت بك[٤٦] وأميتشى[٤٧] وغيرهم من دوائر المعارف الأجنبية .

أما **الرأى الرابع** فيقول بأن دمياط كانت فى موضعها الحالى ذاته والذى لم يتغير طوال تاريخها وأنها قد شيدت فى موضعها القديم نفسه بعد أن خربت . وممن قال بذلك ابن إياس[٤٨]، والمقريزى[٤٩]، وعبد المسيح[٥٠]، والحريرى[٥١]، وطوسون[٥٢]، وجرنز[٥٣]، وجوليان[٥٤]، وجان دى ماييه[٥٥] .

وبفحص هذه الآراء المختلفة يرجح الباحث الرأى الرابع خاصة أن موضع أية مدينة يتحدد بدقة بنقطة تلاقى دائرة العرض مع خط الطول وهو ٢٥َ ٣٢ْ شمالاً وهو ما ذكره القلقشندى[٥٦] وغيره من الكتاب مثل ابن سعيد وياقوت وأبو الفدا وكلوت بك .

---

(٤٠) رمزى (محمد) ، القاموس الجغرافى للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥م ، القسم الأول ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٥م ، ص ٨ .

(٤١) الشيال (جمال الدين) ، مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً ، ص ٤٠ .

(٤٢) ياقوت الحموى ، معجم البلدان ، المجلد الرابع ، ليبزج ، ١٨٦٩م ، ص ٨٥ .

(٤٣) الشيال ، السابق ، ص ٤٥ .

(٤٤) ماهر (سعاد) ، السابق ، ص ١٥٨ .

(٤٥) شرارة (عبده) تاريخ ما أهمله التاريخ ، القاهرة ١٩٣٩م ، ص ٤٣ – ٤٤ .

(٤٦) كلوت بك ، لمحة عامة إلى مصر ، ج ١ ، القاهرة ، بدون تاريخ ، ص ٤٢٤ – ٤٢٥ .

(٤٧) Amici, Bey, F., L'Egypte Ancienne Et Modern Et son Dermier Recensement, Alexandrie, 1884, p. 174-179.

(٤٨) ابن إياس ، تاريخ مصر المشهور ببدائع الزهور فى وقائع الدهور ، القاهرة ١٣١١ هـ ، ص ٨٧ .

(٤٩) المقريزى ، تاريخ السلاطين المماليك ، ص ١٥ .

(٥٠) عبد المسيح (إبراهيم) ، دليل وادى النيل لعامى (١٨٩١ – ١٨٩٢) ، مكتبة النهضة المصرية ، ١٩٦٠م ، ص ٢٥٨ .

(٥١) الحريرى (سيد علي) ، كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ، القاهرة ١٣١٩ هـ ، ص ٢٣٦ .

(٥٢) طوسون (عمر) ، أطلس تاريخى لأسفل الأرض – الوجه البحرى – من القرن الأول الهجرى . والسابع الميلادى إلى سنة ١٣٥٣ هـ / ١٩٣٤ م ، غير محدد .

(٥٣) Jones, A-H., The Cities of the Eastern Roman Provinces, London, 1937, p. 296-297.

(٥٤) Jullien, R. P., Op. Cit., p. 2-6.

(٥٥) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٤١–٤٣ .

(٥٦) القلقشندى ، صبح الأعشى ، ج ٢ ، القاهرة ١٩١٤ م ، ص ٤٠٦ .

الأراضى المحيطة بموضع دمياط :

تعد **بحيرة المنزلة** من أبرز هذه الأراضى، وتقع شرق دمياط بطول ٤٧كم وعرض ٣٠ كم من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى بينما تضيق فى الوسط إلى ١٧ كيلو متراً[٥٧]. وقد تناقصت مساحتها من ٧٠٠,٠٠٠ فدان فى أواخر القرن التاسع عشر إلى ٣٢٥,٠٠٠ فدان بعد عام ١٩٦٧[٥٨]. وتتصل البحيرة بالبحر بواسطة عدة فتحات تسمى « البواغيز » أو « الأفمام » مثل فم بيلوز (الطينة) وفم أم فرج وفم أشتوم الجميل وفم الديب وغيرها وقد سدت معظمها فى الوقت الراهن[٥٩] ولم يبق منها سوى فتحة أشتوم الجميل المخرج السابق لفرع التنيسى .

وتتصف البحيرة بقلة ملوحة مياهها حيث تبلغ نسبتها ٠,٨ ٪ وتنخفض الملوحة كثيراً بالقرب من مصبات الترع والمصارف إلى ١, ٠٣:٠, ٪ ، كما تتصف مياهها بأنها قلوية مما جعل شواطئها المجاورة للمدينة عامرة بالملاحات التى يستخرج منها ملح الطعام . وتبلغ درجة حرارة مياه البحيرة بين ٢٥-٣٠ْم صيفاً و ١٠-٢٠ْم شتاء ، ولا يتجاوز عمقها متراً واحداً عدا الجهات التى تجرى فيها فروع النيل القديمة[٦٠]. وتزخر البحيرة بعدد كبير من الجزر عددها ١٢٢ جزيرة تشكل معاً حوالى ٩ ٪ من جملة مساحة البحيرة[٦١] بعضها ذات تربة طينية والآخر ذات تربة رملية قوقعية ، كما يوجد عدد كبير من الجزر تسمى « بر » . وتحوى البحيرة الكثير من النباتات على شواطئها كما تعد من مصادر الصيد الرئيسية فى مصر حيث كان إنتاجها ١٧٠٠٠ طن عام ١٩٦٨ . كذلك تزخر البحيرة بالطيور المائية ، وتشتهر بأنها مورد خصب لاستخراج الجبس والنطرون ، إلى جانب البترول الذى وجدت آثاره على شواطئ البحيرة المجاورة لمدينة دمياط .

كذلك تعد **الكثبان الرملية** من الخصائص المهمة حول موضع دمياط ، وتبلغ مساحتها ٢٤٠,٠٠٠ فدان تقريباً وعرضها بين ٥٠٠-١٥٠٠م ، ويرتفع بعضها إلى ٢٠٠م فوق سطح البحر ؛ ويصل قطر

---

(٥٧) ABU - Al Ezz, M.S., Land Forms of Egypt, Cairo, p. 151.

(٥٨) الصياد (محمد محمود) ، الموارد الاقتصادية فى ج . م . ع . ، القاهرة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٧م ، ص ٥٤ .

(٥٩) راغب (أحمد) ، مشروع فتح ميناء دمياط وإنشاء طريق بينها وبين بورسعيد ، القاهرة ، ١٩٣٤م ، ص ١٢٠ - ١٢٥ .

(٦٠) أبو العز (محمد صفى الدين) ، مصر وتضاريسها ، فى كتاب : دراسات فى جغرافية مصر ، القاهرة ، ١٩٥٧م ، ص ٤٧ .

(٦١) العدوى (أحمد) السابق ، ص ٤٧ .

بعضها إلى أربعة أميال[٦٢]. وتعد هذه الكثبان بمثابة خزانات للمياه العذبة ولذا تزدهر فيها زراعة أشجار النخيل والليمون التى تقوم حولها قرى عديدة[٦٣].

كذلك ينتشر حول موضع دمياط نطاق من **أراضى البرارى** تقدر مساحته بنحو ٤٤٠٦٣ مليون فدان عام ١٩٦٩م[٦٤] تشكل ٣١,٣٪ من جملة مساحة محافظة دمياط ، ويقع الجزء الأكبر منها تحت خط كنتور ٣م ، وتوجد فى كل مراكز المحافظة ، وتتركز فى الجهات المطلة على البحر المتوسط وعلى بحيرة المنزلة منها الخُمسين تقريباً (٤٠,٢٪) فى مركز كفر سعد وأكثر من الثلث (٣٤,٤٪) فى مركز دمياط و ١١٪ فى مركز فارسكور ، وتؤدى كثرة الأملاح إلى عدم صلاحية هذه الأراضى للزراعة إلا إذا عولجت مع معاناتها من قلة المياه اللازمة للرى وغسيل التربة[٦٥].

ومن جهة أخرى تعد **شبه جزيرة رأس البر** من أبرز الخصائص الطبيعية التى تحيط بموضع دمياط ، ويبلغ طولها ثمانية كيلو مترات ومساحتها أربعة كيلو مترات مربعة ، وتمتد بين ضفة النيل الغربية شرقًا والبحر المتوسط شمالاً وغرباً . وتتكون هذه المنطقة من أراض سهلة منبسطة تتكون من الرمال الصفراء الممتزجة بأصداف البحر أحياناً أو بنهر النيل أحياناً أخرى[٦٦]. وقد فقدت رأس البر من امتدادها أكثر من ثلاثة كيلو مترات خلال الفترة من ١٩١٢-١٩٧٤م بسبب التآكل الذى تعرض له الساحل والمقدر بنحو ٤ مليون متر مربع طولياً[٦٧]، مما أدى إلى تقهقر المصب من دائرة عرض ٣٢َ ٣١ْ شمالاً عام ١٩٤٢م إلى دائرة عرض ٣١َ ٣١ْ شمالاً عام ١٩٥٠م . ويفسر ذلك باختلال التوازن بين قوتى النحر والترسيب خلال مائة سنة قبل عام ١٩٧٤م[٦٨] نتيجة لنقص كميات الطمى التى كان يحملها النيل ويلقى بها فى البحر ، والتى بلغت عشرة ملايين طن كان يحملها فرع دمياط .

---

(٦٢) Cornish, V., On The Formation of Sand Dunes in : The geog. Jorn, vol. Ix, N. 3, March, 1897, p. 303.

(٦٣) Amer, M. Some Problems of The Population of Egypt, Cairo, 1929, p. 7.

(٦٤) IBid, p. 7-8.

(٦٥) الديناصورى (جمال الدين) ، الجغرافية الزراعية ، فى كتاب : دراسات فى جغرافية مصر ، ص ٢٣٦ .

(٦٦) السابق ، ص ٢٣٥ .

(٦٧) مجلس مدينة رأس البر ، ملف حماية شاطئ رأس البر ، ١٩٦٥/١/٥م (صورة من خطاب محافظة دمياط إلى وزارة البحث العلمى) .

(٦٨) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ١٢ .

أما **بوغاز دمياط** فهو من الخصائص البارزة للأراضى المحيطة بموضع دمياط ، فقد أدى انسداده إلى فقد الموضع لأهميته التجارية التى تمتع بها طوال العصور الوسطى . فقد نقصت أعماق المياه في البوغاز (٧-١٢) قدمًا فى أواخر القرن ١٨م إلى ٨ أقدام أواخر القرن ١٩م[٦٩]، ثم إلى ٤,٥ متر عام ١٩٦١م وإلى ٢,٢ متر عام ١٩٦٣م بحيث صار البوغاز مقفولاً بخط ثلاثى من السدود الخطرة التى تسير موازية للساحل لمسافة ميل ونصف الميل يتخلله مجرى ضيق عمقه (٣-٧) أقدام .

وقد نتجت خصائص موضع دمياط من عاملين رئيسيين : الأول حركة الهبوط التى تعرضت لها السواحل الشمالية للدلتا فى العصور التاريخية ، والثانى عوامل التعرية خاصة البحرية وبالذات التيار البحرى القوى الذى يجرى من الغرب إلى الشرق على طول الساحل والذى يتسبب فى النحت على طول ساحل رأس البر من جهة ، والإرساب على طول الجانب الشرقى من المصب وحتى الحاجز البحرى لمدخل قناة السويس ، والأمواج التى كان لها تأثير واضح فى تشكيل ساحل دمياط[٧٠]، ثم التعرية الهوائية التى أسهمت بدور واضح فى تشكيل سطح المنطقة وبخاصة الكثبان الرملية والساحلية .

خصائص المناخ :

تقل درجة الحرارة فى دمياط إلى أدناها فى شهر يناير (١٣,٣مْ) بينما تبلغ أقصاها فى شهر أغسطس (٢٦,٣مْ) ، كما يبلغ المتوسط اليومى لها ٢٠,٢مْ . كذلك يمثل شهرا يناير وأغسطس الحدين الأدنى والأقصى بالنسبة لمتوسط النهايتين العظمى والصغرى لحرارة دمياط (٨,٢مْ ، ٣١,٣مْ على التوالى) . ويبلغ المدى السنوى لحرارة دمياط ١٣مْ ، أما المدى المطلق للحرارة فيصل إلى ٣٠,٥مْ . وقد سجلت أقل درجة حرارة (٠,٧مْ) فى ١٧ فبراير ١٩٤٣م ، بينما كانت أعلى درجة حرارة ٤٥,٦مْ يوم ١٠ مايو ١٩٤١م . وتتأثر درجة حرارة دمياط بعاملين : الأول تأثير البحر المتوسط ، والثانى نسيم البر والبحر .

---

(٦٩) المرجع السابق ، ص ٣٧٠ .

(٧٠) سرهنك (إسماعيل) ، حقائق الأخبار عن دول البحار ، ج ٢ ، المطبعة الأميرية ببولاق ، ١٣١٤ هـ ، ص ٧٤-٧٥ .

أما **الضغط الجوى** فى دمياط فيبلغ أقصاه فى شهرى ديسمبر ويناير (١٠١٨ مليار لكل ؟) ، بينما يبلغ حده الأدنى فى شهر يوليو (١٠٠٨,٥ ملليبار) . وتؤثر الانخفاضات الجوية – خاصة رياح الخماسين – تأثيراً واضحًا على رياح المدينة ويتراوح عددها من ٤ إلى ٧ انخفاضات كل شهر من شهور الشتاء يتأثر الجو خلالها بمرور الانخفاض لمدة خمسة أيام ، وتكون كثيرة فى شهر فبراير وبطيئة فى شهر نوفمبر بينما يبدأ موسمها فى أكتوبر . وتسبب هذه الانخفاضات عواصف رملية وأمطاراً متقطعة .

وتأتى **الرياح** التى تهب على المدينة من الشمال الغربى والشمال والجنوب الغربى بنسبة ٣٣,٣ ٪ ، ١٧,٩ ٪ ، ١٦,٦ ٪ على الترتيب من مجموع ما يهب على المدينة من رياح طول العام . أما الرياح الشمالية الغربية فتسود فى فصل الربيع حوالى إبريل ومايو بينما تزداد نسبة الرياح الشمالية الغربية فى فصل الصيف . أما أكبر نسبة للهدوء والرياح فتحدث فى شهور أكتوبر ونوفمبر وديسمبر ويناير (٢ ٪ ، ٢,٧ ٪ ، ٣,٣ ٪ ، ٢ ٪ على التوالى) . وتبلغ أقصى قوة للرياح التى تهب على المدينة خلال الفترة من فبراير إلى يونيو (٥,٨–٦,٢ عقدة فى الساعة) ، وأقل متوسط لها فى شهر ديسمبر (٤ عقد/الساعة) بمعنى أن معظم الشتاء وكل الربيع يتصف بأكبر سرعة للرياح فى دمياط . ويبلغ المعدل السنوى لسرعة الرياح فى دمياط ٥,١ عقدة/الساعة ، وبذلك تعد دمياط من المدن شديدة الرياح بعكس المدن الداخلية حيث تصل سرعتها أحياناً ٦٠ كم فى الساعة – ٨٠ كم/الساعة .

أما **الأنواء** فيمتد فصلها فى دمياط من سبتمبر إلى يوليو وتشتد من أواخر مارس كل عام ، ويكون مصدرها الاتجاه الجنوبى الغربى فالغرب فالشرق . وتصل مدتها إلى ٥٣ يومًا من إجمالى عدد أيام مكوث الأنواء بالمدينة وهو ٦٠ يومًا فى السنة بنسبة ٨٨,٣ ٪ . وتكون هذه الأنواء فى نوفمبر عبارة عن عواصف شديدة مصحوبة بالأمطار أحياناً بينما تكون ساخنة فى أبريل ويوليو بسبب أنواء الخماسين ، ويكون بعضها (مثل عوة) باردة ، ويبلغ متوسط نصيب الساحل منها كل عام نحو ثلاث عواصف فى المتوسط[٧١] . وتتراوح سرعة الأنواء فى دمياط بين ٤–٩ عقد/الساعة تشتد فى يناير ونهاية ديسمبر إلى ٩ عقد / الساعة .

---

(٧١) الديناصورى ، السابق ، ص ١٨٠ .

أما **الرطوبة النسبية** فتبلغ أقصاها فى دمياط خلال فصل الشتاء خاصة فى يناير وديسمبر (٨٤٪ ، ٨٣٪ على التوالى) ، بينما تبلغ أدناها فى فصل الربيع (٦٩٪) فى شهرى مايو ويونيو . ويفسر ارتفاعها فى الشتاء بهبوب الرياح من الاتجاه الشرقى والجنوب الشرقى مشبعة ببخار الماء من مياه بحيرة المنزلة ، فيما يكون تأثير البحر المتوسط على رطوبة دمياط أقل بكثير لمرورها فوق الأراضى التى تصلها بالساحل بطول ١٥ كم . أما انخفاض الرطوبة النسبية فى الربيع فبسبب رياح الخماسين الحارة التى تصحب الانخفاضات الجوية . كذلك يفسر انخفاضها فى فصل الصيف بزيادة هبوب الرياح الجنوبية الغربية القادمة من الصحراء . ويصل المدى السنوى للرطوبة فى دمياط ١٥٪ مما يؤدى إلى الإحساس بالرطوبة فى دمياط عند الانتقال من فصل الشتاء إلى فصل الربيع ، كذلك يرتفع المتوسط السنوى للرطوبة النسبية فى دمياط إلى ٧٥٪ . ويفسر ارتفاع رطوبة دمياط طوال العام بثلاثة عوامل : الأول إحاطتها بالمياه من ثلاث جهات ، والثانى وقوعها فى منطقة سهلة منخفضة ، أما الثالث فهو كثرة زراعة الأرز حولها وحاجته إلى المياه بكثرة فترة طويلة من الموسم، إلى جانب ارتفاع منسوب المياه الباطنية .

أما **الدورة اليومية للرطوبة النسبية** فى دمياط فتتناسب تناسباً عكسياً مع الدورة اليومية لدرجة الحرارة ، حيث تبلغ نهايتها العظمى فى الصباح الباكر بينما تتناقص بالتدريج إلى حدها الأدنى حوالى الساعة ١٢ ظهراً فى وقت تصل الحرارة فيه حدها الأقصى . كذلك يلاحظ أن الحرارة الشديدة لا تجتمع مع الرطوبة النسبية فى شهر واحد فى دمياط فبينما تبلغ الحرارة أقصاها فى أغسطس ويوليو تنخفض الرطوبة النسبية فيهما إلى حدها الأدنى .

أما **البخر** فى دمياط فيبلغ متوسطه ٤,٣ مم ، ويقل إلى حده الأدنى فى شهور الشتاء إلى ٢,٩مم بينما ينشط فى شهور الصيف إلى ٥,٤ مم بمعدل سنوى ٢,٦ مم بين يونيو وديسمبر كل عام .

أما **الغيوم** فتكثر فى دمياط وتغطى أكثر قليلاً من ربع السماء ، ويبلغ متوسط ما تغطيه من السماء سنوياً ٢,٣ ساعة ، ويصل الحد الأقصى لما تغطيه الغيوم من السماء إلى ٤ ساعات فى ديسمبر وتكون عند حدها الأقصى الساعة ١٢ ظهراً وتنخفض إلى الحد الأدنى حوالى الساعة ٨ صباحاً ، بينما تبلغ ٠,٣ ساعة فى شهور الصيف يونيو ويوليو .

أما **سطوع الشمس** فيبلغ المتوسط السنوى لها ٩,٥ ساعة تقريبًا ويكون يناير وديسمبر أقل الشهور سطوعاً للشمس (٦٨٪ ، ٦٩٪) ، بينما تبلغ حدها الأقصى فى شهر سبتمبر (٨٦٪) ،

أما المتوسط السنوى لسطوع الشمس فى فصل الأمطار فهو ٨ ساعات يومياً بينما يكون ١٠,٩ ساعة فى فصل الجفاف (الربيع والصيف)[٧٢] .

أما الأمطار فتبدأ فى دمياط فى شهر أكتوبر وتنتهى فى شهر مارس ، ويبلغ متوسط المطر الذى يسقط ٩٤,٩مم ، ويخلو شهرا يوليو وأغسطس من أية كمية من المطر ، كما تسقط الأمطار فى يونيو فى معظم السنوات ، أما سبتمبر فيسقط فيه ملليمتر واحد طوال ٣٠ سنة (١٩٣١–١٩٦٠م) . ويبدأ فصل المطر فى دمياط فجأة ، وينتهى تدريجياً حيث يسقط فى أكتوبر ٤,٩ مم فجأة . كما يبلغ المتوسط السنوى للمطر بالمدينة ١٠٢,٣ مم خلال الفترة من (١٩٣١–١٩٦٠م) ، وتتصف الأمطار التى تسقط فى دمياط بالتذبذب فى كميتها من عام لآخر ، فقد بلغت ١٢٥ مم لمدة ٢٥ سنة . ونقصت إلى ١٠٢,٣ مم خلال الثلاثين سنة من (١٩٣١–١٩٦٥م) وارتفعت بعد ذلك عن ١٧١,٣ مم عام ١٩٦١م[٧٢] . ثم انخفضت إلى ٦٦,٣ مم فى عام ١٩٦٦م[٧٣] .

وتتناسب كمية الأمطار التى تسقط على المدينة تناسباً طرديا مع عدد الأيام الممطرة ، إذ إن أكثر الشهور مطراً هى أكثرها من حيث عدد الأيام الممطرة . ويبلغ متوسط عدد الأيام الممطرة بالمدينة ٤٤,٧ يوماً فى السنة ، وتزيد هذه المدة فى شهر ديسمبر (١٠,٤ يوم) بينما تبلغ ٦,٢ يوم فى نوفمبر . كما يعد شهر أكتوبر أكثر شهور السنة مطراً فى دمياط (٢٤,٧ مم) بينما يبلغ المطر ١٦,١ مم فى نوفمبر .

أما النهاية العظمى للمطر فى يوم واحد بالمدينة فهو ٢٥ مم فى ١٢ نوفمبر ١٩٥٣م ، بينما تبلغ النهاية الصغرى فى يوم واحد ٥,٨ مم يوم ١٧ يونيو ١٩٥٧م .

وتنعكس آثار المناخ على حياة المدينة وسكانها فى نشاط السكان وحيويتهم وحبهم للعمل وانصرافهم إلى الإنتاج بسبب اعتدال المناخ ، ومن ثم كانت شهرتها التجارية والصناعية طوال تاريخها . كذلك تنعكس هذه الآثار فى جعل المنطقة – خاصة رأس البر – مصيفاً ممتازاً يقصده محبو الهدوء والاستجمام . كذلك كان من آثار المناخ تنظيم مواعيد عمل الصيادين بما يتفق مع فترات هبوب نسيم البر والبحر ومع فترات هبوب الأنواء وقفل البوغاز ، وظهور بعض الصناعات

---

(٧٢) اللجنة المركزية للإحصاء – مصلحة الإحصاء والتعداد ، الدليل الإحصائى الإقليمى لمحافظتى دمياط والقاهرة ، ١٩٦٣م ، ص ٨ .

(٧٣) المرجع السابق ، ص ١٨٩ .

المشهورة بالمدينة (مثل النسيج) بسبب الرطوبة العالية ، واستخراج الملح من الملاحات الواقعة على شواطئ بحيرة المنزلة وفى منطقة كفر البطيخ ، وانعزال المدينة عن إقليمها المحيط طوال الشطر الأعظم من فصل الأمطار بسبب وحولة الطرق ، وتوقف حركة المواصلات وإن خف هذا الأثر فى السنوات الأخيرة بعد تنفيذ مشروعات رصف الطرق الإقليمية .

٢ – النشأة ومراحل النمو العمرانى

مرت نشأة دمياط وتطورها العمرانى بثلاث مراحل متميزة على النحو التالى :

١ - مرحلة النشأة والنمو :

وتشمل العصور القديمة الفرعونية واليونانية والرومانية ، ولا يزال الغموض يحيط بهذه المرحلة فلا يعرف بالتحديد ما إذا كانت مرفأ تجاريا صغيراً أو كبيراً فى أول أمرها أو مركزاً حربيا قضت الضرورة بنشأته عند مصب النيل ، أم أنها أنشئت عند حفر فرع دمياط ، فقد ذكر المقريزى وابن دقماق أن بلداً قديماً بنى فى زمن قليمون بن أثريب بن قبطيم بن مصرايم على اسم غلام كانت أمه ساحرة لقليمون ، وأنها سميت بدمياط من ولد أشمن بن مصرايم بن بيصر بن حام بن نوح عليه السلام ، وأن أصل كلمة دمياط هى « دمط » بالسريانية أى القدرة إشارة إلى الجمع بين الماء العذب والملح[٧٤] .

وهناك من الشواهد ما يدل على وجود مدينة دمياط فى العصور الفرعونية منها الاسم الفرعونى لدمياط ومعناه ، فقد كانت تعرف باسم « تاميمى » أو « تامحت » أى أرض الشمال أو البلدة البحرية أو أرض مياه الشمال ، كما عرفت باسم « دمات – ن – بتاح – تنن » أى مدينة الإله بتاح تنن ، وباسم « تيمى آتى » أى مدينة المياه أو مدينة مجرى المياه[٧٥] . ومن هذه الشواهد أيضاً وجود بعض الآثار المصرية القديمة فى دمياط بجوار تل العظم ، كذلك انتشار صناعة النسيج

(٧٤) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٢٣-٢٤ .
(٧٥) حمدان (جمال) ، شخصية مصر ، ص ٤٧٢ .

بدمياط منذ أقدم العصور وهى صناعة كانت مزدهرة فى العصور الفرعونية ، وبقاء هذه الصناعة قائمة فى العصرين اليونانى والرومانى وفى العصر العربى على يد الأقباط[٧٦] . كذلك من هذه الشواهد انتشار زراعة نبات البردى فى المستنقعات التى تحيط بدمياط منذ أقدم العصور[٧٧] . ولا يعد عدم ذكر هيرودوت لدمياط ضمن أسماء المدن التى ذكرها دليل على عدم وجودها لأنه لم يذكر غير أسماء ٤٤ مدينة فقط من بين ٢٠,٠٠٠ بلدة مسكونة أيام رمسيس (٥٦٩-٥٣٦ ق.م) ، إلى جانب زيارته القصيرة لمصر التى لم تستغرق أكثر من أربعة أشهر لم تمكنه من زيارة هذه المنطقة كثيرة المستنقعات التى يصعب اجتيازها خاصة أوقات الفيضان[٧٨] . إلى جانب أهمية موقع دمياط الممتاز منذ أقدم العصور كأحد مصبات النيل السبعة[٧٩] التى كان يستخدمها الفراعنة القدماء موانئ وثغوراً تجارية ومواقع للدفاع كما يذكر مانفيل[٨٠] .

ويرجع غموض تاريخ المدينة فى العصور القديمة إلى عدة عوامل منها : عدم القيام بحفائر واسعة فى منطقة دمياط حتى اليوم لنفقاتها الكبيرة ولوجودها على أعماق سحيقة ، وإلى قلة أهمية فرع دمياط (الفاتينيتى) بالقياس إلى الفروع الأخرى للنيل ، وقلة أهمية دمياط بالنسبة للمدن المصرية القديمة خاصة تنيس والفرما (البيلوزيم)[٨١] ، إلى جانب هدم دمياط هدماً كاملاً أيام المماليك مما جعل من المستحيل تحديد خطة المدينة القديمة ومعرفة العصر الذى تنتمى إليه .

أما فى العصرين اليونانى والرومانى فمن المؤكد أن دمياط كانت موجودة فيهما حيث كان للنيل سبعة فروع رئيسية تنسب كلها إلى أسماء مدن شهيرة تقع عليها كما يذكر بلينى والصقلى[٨٢] وجرجس القبرصى . وقد كتبت دمياط فى هذا العصر بأشكال مختلفة منها : «تامياتيس» Tamiathis ، كما ذكر الداريسى وإسطفانوس البيزنطى وجونتز[٨٣] ، كما كتبت باسم «تميات» و «تامياتى»[٨٤]

---

(٧٦) الشيال (جمال الدين) ، السابق ، ص ٦٩-٧٠ .
(٧٧) خفاجة (محمد صقر) ، هيرودوت يتحدث عن مصر ، القاهرة ، ١٩٦٦م ، ص ٢٠٨ .
(٧٨) Ball, j., Egypt in The Classical Geographers, Cairo, 1942, p. 141.
(٧٩) Amici Bey, Op. Cit., p. 173.
(٨٠) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٦٥-٦٦ .
(٨١) الشيال (جمال) ، السابق ، ص ٨ .
(٨٢) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٥٠-٦٣ .
(٨٣) Daressy, g., Les Grandes Villes d'Egypte A La Epoque cople, Paris, 1894, p. 14.
(٨٤) ماهر ، السابق ، ص ١٥٧ .

و «تاميتا» Tamietta و «تامياتى» Tamiati باللاتينية[٨٥] و «دمياط» Damiat[٨٦] ، ودميات Dimyat ، وكتبها العرب باسم دُمياط Doumiat[٨٧] .

وكانت دمياط فى بداية هذه المرحلة مدينة قليلة الأهمية ثم زادت أهميتها على مر الزمن . وفيها نشطت الحركة التجارية وأصبحت ذات أهمية حربية لمراكب بيزنطة عام ٥٠٩م . وقد اجتاحها الوباء الأسود فى منتصف القرن السادس الميلادى ثم أعقبه زلزال رهيب دمر المدينة . وقد ظلت دمياط من أهم مدن مملكة الروم لمدة سبعة قرون[٨٨] ، وانتشرت بها الكنائس ، وكانت تخرج منها كل يوم السفن الشراعية الكبيرة محملة بالقمح والكتان وورق البردى والزجاج والمنسوجات اليدوية ، وتدخلها سفن الشام محملة بالأخشاب ومرمر لبنان ومعادن روما[٨٩] .

كذلك كانت دمياط فى هذه المرحلة تحوى عدداً من الصهاريج لحفظ المياه . كما كانت محاطة بسور كبير يحميها من الغزو ويعيش سكانها داخله . وكان هناك عدد من الأبواب والقلاع والأبراج لحمايتها من البر والبحر[٩٠] .

٢ - مرحلة الازدهار والرخاء :

وتمتد خلال العصور الوسطى وحتى بداية القرن التاسع عشر لمدة أكثر من اثنى عشر قرناً . وتبدأ هذه المرحلة مع اضمحلال مدينتى الفرما وتنيس ومدن الحدود الشرقية لمصر وتحويل تجارتها إلى دمياط مما زاد من أهميتها بالتدريج[٩١] اضمحلال مدينة الإسكندرية . وقد عاشت دمياط منذ الفتح العربى فترة ازدهار ورخاء طويلة استمرت حوالى اثنى عشر قرناً (من ٦٤٢-١٨٢٠م) تعد العصر الذهبى للمدينة طوال تاريخها القديم والحديث. ففى هذه المرحلة كانت دمياط فى مقدمة مدن مصر وجاءت الثانية بعد القاهرة .

---

(٨٥) رمزى ، السابق ، ص ٨ .
(٨٦) Rouge, Geographie Ancienne De La Basse Egypte, Paris, 1891, p. 157.
(٨٧) Voujany, H., Op. Cit., p. 202.
(٨٨) اليعقوبى ، تاريخ البلدان ، ج ١ ، ١٨٩٢م ، ليدن ، ص ١٢٧ .
(٨٩) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٧٢-٧٤ .
(٩٠) Butler, A. J., Op. Cit., p. 350-351.
(٩١) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٦٩ .

وتنقسم هذه المرحلة إلى أربع فترات رئيسية :

(أ) الأولى (فترة العصر العربي حتى نهاية الدولة الأيوبية) :

وهى أكثر الفترات الثلاث ازدهاراً ورخاء ، ففيها ازدهرت دمياط كميناء حربى وكقلعة عسكرية تسهم بدور الحماية لمصر[٩٢] ، وفيها تعرضت لغارات الروم وللحملة الصليبية البيزنطية الثالثة سنة ١١٦٩م وللحملة الصليبية الخامسة سنة ١٢١٨م ، ثم لحملة لويس التاسع سنة ١٢٤٨م. وفى هذه الفترة كانت دمياط محاطة بسور كثير الأبواب . كذلك قامت المدينة بوظيفة الميناء التجارى الأول لمصر كلها وكمركز للتجارة الداخلية ، كما كانت عامرة بالأسواق والحمامات . كذلك ازدهرت المدينة بنشاطها الصناعى الكبير خاصة صناعة النسيج[٩٣] التى بلغ عدد مناسجها ٦٠٠٠ منسج تقوم قبلى المدينة على الخليج الذى كان يمر بها ويصب فى بحيرة تنيس ، كما كانت المدينة داراً لصناعة السفن الحربية[٩٤] .

كما شمل الازدهار فى هذه الفترة الناحية الثقافية خاصة مساجدها العامرة بطلاب العلم والفقهاء والشعراء والكتاب . وترجع عوامل ازدهار المدينة فى هذه الفترة إلى اضمحلال الإسكندرية وموانى مصر الشرقية : الفرما وتنيس ثم زوالها فى النهاية ، مع زيادة العناية بدمياط إلى جانب ميزات ميناء دمياط الطبيعية .

(ب) الثانية (فترة حكم المماليك البحرية والجراكسة) :

وتمثل فترة من الكساد والاضمحلال دامت ٧٥ سنة (من عام ٦٤٨ هـ/ ١٢٥٠م) بسبب هدم دمياط وتخريبها بعد انتهاء الحملة الصليبية السابعة ، ثم سد مصب النيل عند دمياط عام ١٢٦١م لمنع مراكب العدو من الدخول فى النيل والوصول إلى دمياط ، ثم تقدم الإسكندرية ووصولها إلى العصر الذهبى لها[٩٥] . وفى هذه الفترة أزيلت كل عمارات وآثار وقلاع وأسوار دمياط ، ولم يبق بها سوى الجامع الكبير القديم (أبو المعاطى) مع نقل صناعاتها وآلاتها إلى القاهرة ، وهجرة سكانها ، ونقل أخشاب بيوتها وأبواب مساكنها للقاهرة[٩٦] . وقد اقتصر العمران فى هذه الفترة على منطقة المنشية مأوى سكن الصيادين الفقراء .

---

(٩٢) زيادة (مصطفى) ، السابق ، ص ٢٦ .
(٩٣) الخادم (سعد) ، الصناعات الشعبية فى مصر ، القاهرة ، ١٩٥٧م . ص ٦١ .
(٩٤) الشيال ، المرجع السابق ، ص ١٤ .
(٩٥) سالم (السيد عبد العزيز) السابق ، ص ٢٩٧ .
(٩٦) يوسف (نقولا) ، المرجع السابق ، ص ١٥١ .

ولكن فى عام ٦٥٠ هـ عاد المماليك وأمراؤهم لتعمير دمياط وإصلاح قلاعها المهدمة وأبراجها وأسطولها . وفى هذه الفترة اتصفت منازل المدينة بالتلاصق وضيق الحارات والدروب والأزقة واكتظاظ الطرقات بالمارة والدواب ، مع إقامة الأسبلة للحصول على مياه الشرب ، إلى جانب المدارس والحمامات . كما صارت دمياط مدينة للعلم يقصدها العلماء والصوفية وخرجوا منها إلى الأقطار الأخرى ، وقدمها رجال الدين من مراكش(٩٧) . كما بدأت الصناعة فى الازدهار من جديد خاصة بناء السفن والنسيج(٩٨)، كما صارت دمياط من أهم أبواب التجارة بين مصر وأوروبا وتزعمت – مع الإسكندرية – ثغور مصر فى هذه الفترة . وقد استمر تقدم دمياط وامتداد أرجائها وكثرة مبانيها حتى غدت فى منتصف القرن الثامن الهجرى (١٤م) ميناء مصر الأول وصارت المدينة الثانية بعد القاهرة .

ويرجع هذا التقدم لدمياط إلى تخريب القبارصة لمدينة الإسكندرية عام ٧٦٧ هـ ، والخراب الذى شهدته مصر عامة والإسكندرية خاصة بعد عهد قايتباى ، وخصوبة منطقة دمياط وضواحيها ووفرة إنتاجها وتعطل الملاحة الداخلية بين الإسكندرية وداخل البلاد بسبب جفاف ترعة شديا . وبسبب هذا التقدم زادت الأهمية الحربية والتجارية لدمياط ووجدت بها بيوت تجارية فى هذه الفترة للأجانب ، ونشطت تجارتها مع فرنسا(٩٩)، كما ازدهرت الوكائل والخانات بها . كما صارت دمياط فى هذه الفترة قبلة للعلم والعلماء ورجال الدين .

وكانت منازل دمياط فى هذه الفترة تشرف على النيل الذى تستقى منه الماء بالدلاء ، كما كان لها أبواب للدخول والخروج ، من بقاياها حى باب الحرس . وقد تغنى الرحالة بجمال المدينة وحسنها وثرواتها وطيورها ومنهم المقريزى والقادرى وابن بطوطة(١٠٠) . وبذلك وصلت المدينة إلى أوج عظمتها فى أواخر القرن التاسع الهجرى (١٥ م) .

وبالرغم من ذلك كله فقد كانت دمياط خلال عهد المماليك منفى للأمراء المغضوب عليهم .

---

(٩٧) الشيال (جمال الدين) مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً ، ص ٤٣ .
(٩٨) عاشور (سعيد عبد الفتاح) ، السابق ، ص ٢٧ .
(٩٩) يوسف (نقولا) ، ص ٢٨١ .
(١٠٠) يوسف (نقولا) ، المرجع السابق ، ص ١٧٢-١٧٣ .

(جـ) الثالثة (فترة الحكم العثمانى) :

وقد شهدت دمياط فى هذه الفترة ازدهاراً نسبياً بالرغم مما سادها من اضطراب وفتن . ويرجع ذلك إلى قربها من مقر الخلافة العثمانية وابتعادها عن الفتن وتقاتل المماليك وأحزابهم ، إلى جانب إهمال الإسكندرية وتضاؤل مركزها ، والركود الاقتصادى التام الذى منيت به مصر فى هذه الفترة نتيجة إهمال الولاة ، وتحول طرق التجارة إلى رأس الرجاء الصالح وحدوث انقلاب تجارى . وقد تمثل هذا الازدهار فى النشاط التجارى للمدينة وإسهامها بدور مهم فى تجارة مصر الخارجية . وكانت أهم سلعها الأرز والبطارخ والمنسوجات والقمح والملح والبن والتيل(١٠١)، كما كانت أهم وارداتها التبغ والأقمشة الحريرية والقطنية والزيوت والفواكه المجففة .

كذلك تميزت الحركة الثقافية فى دمياط خلال هذه الفترة بأنها عامرة خاصة المساجد والمعاهد الدينية ومدارس التعليم الراقى . أما من الناحية العمرانية فكانت دمياط أعظم المدن المصرية – بعد القاهرة – وأجملها وأغناها وأكثرها نشاطاً وأجملها فى النحت والعمارة ، كما كانت الحمامات المكسوة بالمرمر من أعظم المعالم المميزة للمدينة(١٠٢) . كما كانت بساتينها وحدائقها ذائعة الشهرة ، أما الصناعات فكان أهمها النسيج والبطارخ والأطعمة(١٠٣).

(د) الرابعة (فترة بداية حكم محمد على) :

وتمتد هذه الفترة من عام ١٧٩٨م إلى عام ١٨٢٠م. وفى هذه الفترة ظلت دمياط على ما كانت عليه فى العهد العثمانى ، فبقيت ثانية المدن المصرية بعد القاهرة وميناء مصر الأول(١٠٤). وقد لقيت المدينة عناية خاصة من جانب الفرنسيين ، كما لعبت دوراً مهماً فى السنوات الأولى من حكم محمد على من الناحية الحربية ، وكانت أقوى الدعامات التى اعتمد عليها فى تموين جيوش مصر بصناعاتها القديمة والحديثة(١٠٥)، كما نشطت الحركة التجارية فى هذه الفترة وكان يصدر

---

(١٠١) ماهر (سعاد) ، السابق ، ص ١٦٣ .
(١٠٢) Mamford, L., The City In History, p. 289.
(١٠٣) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٢٢٥–٢٣٠ .
(١٠٤) الشيال (جمال الدين) ، السابق ، ص ٦١ .
(١٠٥) أبو فاشا (طاهر) ، دمياط مهد الصناعات ، القاهرة ١٩٤٩م ، ص ٦ .

منها ويرد إليها معظم التجارة الخارجية لمصر ، إلى جانب كثرة الوكائل[١٠٦] . كذلك ازدهر النشاط الصناعى بالمدينة بإنشاء المصانع العديدة للغزل والأرز .

ويفسر تقدم دمياط فى هذه الفترة بعدم تقدم الإسكندرية ولو خطوة واحدة[١٠٧] وتعرضها لأربع حملات حربية نزلت فيها أو بالقرب منها مما قطع الصلة بينها وبين سائر جهات مصر .

٣ - مرحلة الاضمحلال والتدهور :

وتمتد هذه المرحلة فى القرنين التاسع عشر والعشرين لمدة ١٨٠ سنة تقريباً من عام ١٨٢١ حتى الوقت الحاضر . وتنقسم بدورها إلى أربع فترات متميزة على النحو التالى :

(أ) الفترة من ١٨٢١ إلى ١٩٠٩م :

وتمثل هذه الفترة سنوات الاضمحلال والتدهور للمدينة بالمقارنة بما سبقها وما لحقها من سنوات . فقد صارت المدينة ظلا لما كانت عليه[١٠٨] ، ويرجع ذلك إلى تدهور نشاطها التجارى فغدت ثانية الموانئ المصرية بعد الإسكندرية فهبطت صادراتها ووارداتها وانخفض إيراد جمركها ، كما قلت أهمية مينائها فى تجارة مصر الخارجية خاصة مع أوروبا . وقد زاد تدهور المدينة بعد فتح قناة السويس وإنشاء مدينة بورسعيد عام ١٨٦٩م ، وصارت رابع موانئ مصر التجارية حتى نهاية هذه الفترة ، وانخفض نصيب الميناء فى التجارة الخارجية لمصر وصارت الحركة فيه مقصورة على السفن الشراعية وانخفضت حمولاتها بحيث لم تزد الحركة السنوية للميناء عن ٤٠,٠٠٠ طن عام ١٨٩٩م بالمقارنة بنحو ٢,٦ مليون طن فى ميناء الإسكندرية .

على عكس ذلك احتفظت المدينة بأهميتها الحربية[١٠٩] ، كما احتفظت صناعاتها بنشاطها خاصة نسيج القطن والحرير والصوف والجبن والزبد ومعاصر الزيوت وبذرة القطن واستخراج الملح والجلود والأوانى الفخارية ومدابغ الجلود .

---

(١٠٦) الشيال (جمال الدين) ، السابق ، ص ٦١ .
(١٠٧) ـــــــــــــ ، تاريخ مدينة الإسكندرية ، ص ١٦٥ .
(١٠٨) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٣٠٦ .
(١٠٩) الشيال (جمال الدين) ، السابق ، ص ٦٣ .

ويفسر الاضمحلال الذى أصاب المدينة فى هذه الفترة بازدهار الإسكندرية بشكل كبير ، وحدوث الانقلاب الصناعى ، وفقدان المدينة القديمة لأهميتها التاريخية[١١٠] ، وكبر حجم السفن وزيادة غاطسها وهو ما لم يستوعبه ميناء دمياط الرملى كثير الرواسب عديم العمق ، وفتح قناة السويس ، وإنشاء ميناء بورسعيد ، وإنشاء مدن القناة الأخرى مما تسبب فى هجرة الكثير من سكان دمياط إليها ، إلى جانب تأخر وصول السكك الحديدية إلى دمياط ، وإنشاء سكة حديد فلسطين التى ربطت فلسطين بمدن القناة ، فضلاً عن إهمال ميناء دمياط بشكل متعمد فى عهد الاحتلال البريطانى ، وتعدد المحافظين الذين تولوا شئون المدينة وعدم وجود الوقت الكافى لهم لتنميتها وحل مشكلاتها ، وكذلك انتشار الأمراض والأوبئة بالمدينة فى هذه الفترة مثل الطاعون والكوليرا .

(ب) الفترة من ١٩١٠ إلى ١٩٥٠م :

وفى هذه الفترة ظلت دمياط على ما كانت عليه فى الفترة السابقة . فقد تناقص النشاط التجارى نتيجة تدهور الميناء ونقص عدد السفن الداخلة إليه ، وتناقص حجم التجارة الخارجية لها مما أدى إلى تداعى وكالاتها وهدمها نهائيًا عام ١٩٥٠م . أما من الناحية الحربية فقد تدهورت المدينة بشكل واضح بحيث أصبحت أثرًا لما كان . ومن الناحية الصناعية فقد قام عدد من الصناعات لم تكن موجودة من قبل خاصة النسيج اليدوى والحرير الآلى والألبان وضرب الأرز ومطاحن الغلال ومعاصر الزيوت .

(جـ) الفترة من ١٩٥١ إلى ٢٠٠٠م :

وتعد الفترة من ١٩٥٧م إلى ١٩٦٠م البداية الحقيقية لهذه الفترة حيث استمر التدهور والاضمحلال للمدينة . أما بعد ذلك فقد أخذت المدينة تستعيد بعض نشاطها وأهميتها السابقة ، إذ تم إنشاء مصنع شركة النصر للغزل والنسيج ، كما تم إعادة إنشاء ميناء دمياط عام ١٩٨٥م ، مما أدى إلى دخول المدينة من جديد فترة من النمو والازدهار لم تشهدها منذ الخمس الثانى من القرن التاسع عشر ، وزادت التجارة الخارجية للمدينة ، ونشطت صناعاتها خاصة الأثاث الذى تقدم إلى المرتبة

---

(١١٠) Dickinson, R.E., The Growth of The Historic City in : Reading of Urban Geography, p. 82.

الأولى بين الصناعات الدمياطية ، وتطورت صناعة النسيج والحلويات ، كما زاد سكان المدينة بسبب كثرة الوافدين من المحافظات الأخرى للعمل فى الميناء مما أدى إلى ازدحام الشوارع ونمو حركة التجارة الداخلية .

٣ - اتجاهات النمو العمرانى ومحاوره

بمراجعة الخريطة التى رسمها علماء الحملة الفرنسية لدمياط عام ١٧٩٨م يتضح أن العمران فى المدينة كان يمتد على طول ثنية نهر النيل ، وأنه كان أكثر امتداداً ناحية الشمال من ناحية الجنوب ، وإن كان يتوقف فى الشمال على بعد كبير من قرية عزبة اللحم الحالية ، أما ناحية الجنوب فلم يكن العمران يصل إلى أبعد من شارع طلعت حرب حالياً ، وكانت قرية المنية – التى هى الآن جزء من المدينة – بعيدة عن العمران ، وتفصلها عنها مساحات واسعة من الأراضى الزراعية . وكانت هناك منطقتان خاليتان من البناء الأولى شمال المدينة تشغلها المدافن الحالية والثانية شرقها تشغلها أراض زراعية تمتد من الجنوب إلى الشمال على طول الجانب الشرقى للمدينة .

أما الجانب الآخر لنهر النيل فلم تكن فيه أية آثار للامتداد العمرانى ، بمعنى أن العمران كان منحصراً كله فى الجانب الشرقى من النهر على شكل شبه دائرة بينما كانت منطقة السنانية فى الجانب الغربى للمدينة تتكون من مناطق من السبخات تكونت عن طريق غمر مياه النيل وقت الفيضان ، ولم يكن العمران قد امتد إلى الأجزاء الشمالية أو الشرقية أو الجنوبية كما هو الحال الآن .

وقد ظلت مدينة دمياط حبيسة الرقعة الصغيرة التى نشأت عليها منذ القدم ، فلم تتجاوز مساحتها ١,٣٨كم٢ حتى عام ١٨٨٧م ، ولم تزد أطوال حدودها فى جميع الاتجاهات عن ٦,٥ كم .

ففى العصور الوسطى وفى عصر دولة المماليك البحرية والجراكسة ، وبعد إعادة بناء المدينة بعد هدمها عام ١٢٥٠م كانت منازل دمياط تشرف على النيل مباشرة ، وكان الكثير منها ذات درجات ينزل فيها إلى النيل وكانت متلاصقة على شكل سد ، وكان يوجد الكثير من الأبواب الصغيرة لهذه البيوت تستخدم لتفريغ البضاعة وشحنها . وكانت المدينة تتصف بأنها حسنة البناء مستطيلة الشكل وإن كانت أقصر فى الطول من رشيد ، كما كانت تضيق كثيراً من جهة الحقول بينما كانت متسعة وغير مستغلة من أية جهة[١١١] .

---

(١١١) يوسف (نقولا) ، تاريخ دمياط : ص ١٩٠-١٩٦ .

أما فى العصر الحديث فقد تميزت دمياط فى فترة الحكم العثمانى بأنها كانت أعظم المدن المصرية – بعد القاهرة – وأجملها وأغناها وأكثرها نشاطاً كما يذكر فانسليب عام ١٦٧٢م . ويقول نيبوس عام ١٧٨٧م أن القدماء الذين سكنوا هذه المنطقة قد استخدموا أجمل ما فى النحت والعمارة فى بنائهم وأن أبنيتها مشيدة من الأحجار المصقولة ذات البياض الناصع ، كما يذكر مونكوفر أن كل منازل دمياط فى القرن السابع عشر الميلادى كانت مبنية بالطوب الأحمر(١١٢) . وقد اشتهرت المدينة فى هذه الفترة بالحمامات الجميلة المكسوة بالمرمر ، كما كانت تشتهر بالحدائق ذائعة الشهرة .

وفى فترة الحملة الفرنسية وحتى عام ١٨٢٠م كانت الكتلة السكنية واقعة كلها – تقريباً – على الضفة اليمنى للنيل فى الغرب وشارع الشبطانى والمدابغ وحى المنشية وحى الشبطانى فى الشرق ، وكانت ترعة المنية تنفصل عن الكتلة السكنية بمسافة (٤ – ٥) كيلو مترات .

أما فى الفترة من (١٨٢١ : ١٩٠٩م) فكان العمران فى مدينة دمياط – كما يقرر على مبارك فى خططه ، الجزء الحادى عشر – يمتد بطول ١٦٥٠م من الشمال إلى الجنوب ، بينما كان عرضه يبلغ ٦٥٠ متراً من الشرق إلى الغرب ، وكانت جملة المساحة المعمورة ١,٨ مليون متر مربع وعدد المنازل ٥٨٠٠ منزل .

وبمراجعة أول خريطة أعدتها مصلحة المساحة لمدينة دمياط عام ١٨٩٨م نجد أن العمران كان يمتد فى الاتجاهات الآتية :

١ – تركز العمران على طول الجبهة القريبة من المياه على الجانب الأيمن لنهر النيل بدءاً من شارع الزعفرانى وحديقة وسيلى فخر فى الشمال إلى سكن ديوان المحافظة الجديد مكان مستشفى الهلال حاليا فى الجنوب . أما فى الاتجاه الشرقى فتوجد مساحات متسعة من الأراضى الزراعية تمتد بطول المدينة من الجنوب إلى الشمال بجوار ترعة عزبة البرج ، وكانت تمتد فى الجنوب بجوار مسجد الشيخ مفتاح بالمنطقة التى كانت تعرف «بالخزاين» تمتد إلى حى الشبطانى مكان منطقة مساكن زعتر والدهمى الحالية . وتستمر هذه الأراضى الزراعية إلى الشمال بجوار مدافن المسلمين بأبى المعاطى ومدافن الكاثوليك المجاورة لمسجد شيحة ومبنى السلخانة . وفى هذا الاتجاه كان

---

(١١٢) Moncony, B., p. 170.

العمران يتوقف عند شارع الجلاء مكان ميدان الجلاء الحالى وعند سوق السمك الكبير بشارع فكرى زاهر حاليا حيث تمتد الأراضى الزراعية التى ترويها السواقى حتى الشمال . كما كانت الأراضى الزراعية تمتد على طول الجانب الأيمن لترعة عزبة البرج ، حيث لم تكن توجد أية مبان سكنية عبر الترعة شرقاً .

وفى الاتجاه الشمالى كان الامتداد العمرانى يتوقف عند دورة مياه مسجد المتبولى المهجور ، كما كان مسجد أبو الوفا هو حد الامتداد العمرانى من الجهة الشمالية الشرقية .

أما فى الاتجاه الجنوبى فكانت دير الإفرنج وحديقة سرور وترعة الريسة هى النهايات الجنوبية للنمو العمرانى للمدينة . كما كان الامتداد العمرانى على طول نهر النيل فى الطرف الجنوبى الغربى – بعد ديوان المحافظ – ضئيلاً باستثناء بعض المبانى الحكومية والمرافق العامة مثل محطة المياه ، بينما كانت الأراضى الزراعية تمتد فى هذا الاتجاه كله(١١٣) .

ويعنى ذلك أن الامتداد العمرانى لمدينة دمياط فى عام ١٨٩٨م كان يسير على محور شمالى / جنوبى على طول الضفة اليمنى لنهر النيل ، وهو ما يفوق الامتداد العمرانى على المحور الشرقى – الغربى ، بمعنى أن الجبهة المائية كانت تجتذب الجزء الأكبر من الامتداد العمرانى الذى كان يشغل قلب المدينة ومركزها التجارى الحالى والأجزاء الوسطى من المدينة فى أحياء المرية والحدادين والربة والجمعة .

٢ – وفى هذه الفترة كانت توجد مناطق فضاء واسعة وسط الكتلة المعمورة مثل تلك التى كان يشغلها تل العظمة فى حى البركة وأمام مسجد أبى الوفا ، وبعض الروابى فى أرض الماشطة ، ومثل الأراضى الفضاء التى كانت تمتد فى حى الشهابية والمرقب بجوار كوش المجاير وأمام جبانة أبى المعاطى والتى كان تل العظام يشغل جزءاً منها ، ومثل الأراضى الفضاء التى شغلتها قوات الحرس الوطنى فيما بعد ، ومثل تلك التى كانت تمتد بجوار مسجد أبى المعاطى ومواقف المسلمين ، والتى كان يشغلها بحر الدم وميدان الشهداء .

وإلى جانب ذلك كانت الخرائب والمنازل المهجورة تنتشر فى أنحاء متفرقة من المدينة .

---

(١١٣) البحث الميدانى الذى أجراه الباحث مع ثلاثة معمرين فوق سن ٨٠ سنة .

٣ – خلو الجانب الأيسر لنهر النيل – فى منطقة السنانية – من أى امتداد عمرانى باستثناء بعض العشش والأكواخ التى يشغلها عمال محطة السكك الحديدية ومسجدها ، وإنما تمتد الأراضى الزراعية على طول هذا الجانب .

٤ – كثرة عدد الحارات والأزقة والعطف التى ينتهى بعضها إلى نهايات مغلقة ، إلى جانب قلة الشوارع الرئيسية وكثرة منحنياتها وبخاصة شارع خليج النواوى الذى يمتد من الغرب إلى الشرق ، ويقوم محل الخلج القديم الذى كان يخترق المدينة فى هذا الاتجاه حتى بحيرة المنزلة . ويفسر ذلك بأن هذا النمط التخطيطى كان وسيلة الدفاع ضد الأعداء إذا تمكنوا من دخول المدينة ، كما كان أسلوباً لاحتفاظ العائلات بترابطها وتماسكها ، ويدل على ذلك تسمية هذه الحارات والعطف بأسماء الأسرار والعائلات التى تسكنها .

أما المداخل الرئيسية فى هذه الفترة فكانت ثلاثة : الأول الشرقى مكان كوبرى باب الحرس وكان يقوم بتحصيل العوائد والرسوم من الأفراد والبضائع قبل دخول المدينة، ويراقب دخول وخروج الصيادين ويحصل الرسوم منهم على ما يصطادونه من أسماك من بحيرة المنزلة ، وكذلك تحصيل الرسوم على الملح من إنتاج الملاحات فى بحيرة المنزلة ، والثانى المدخل الشمالى فى حى البركة وبجوار كشك العوائد لتحصيل الرسوم، ويراقب الدخول للمدينة من قرى عزبة البرج والشيخ ضرغام والخياطة وعزبة شط اللحم وشط جريبة . أما الثالث فهو المدخل الغربى مكان كوبرى دمياط القديم عند نهاية شارع خليج النواوى (فكرى زاهر ومحمد عبده حاليا) وكان يحصل الرسوم من الأفراد والسلع القادمة للمدينة من القرى والبلاد الواقعة على الجانب الأيسر لنهر النيل .

أما منازل المدينة فكانت تبنى من الآجر والمونة وبعضها من الحجر والآلة[١١٤]، كما كانت الشوارع موصوفة بالحجر لكثرة الأمطار ، كما كانت نوافذ المنازل مغطاة بالمشربية (وهى شبكة قوية من الخشب ذات أطراف منقوشة بمختلف الأشكال) ، كما كانت أبواب المنازل ذات بواكى مزدوجة منقوشة مستطيلة .

وخلال الفترة من (١٩١٠ :١٩٥٣م) لم يتغير الامتداد العمرانى لمدينة دمياط بالرغم من زيادة مساحتها إلى ٢,٣كم٢ وزيادة أطوال حدودها الإدارية فى جميع الاتجاهات إلى ٩,٩ كم .

---

(١١٤) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٢٩١ .

شكل رقم (٢)

ففى الاتجاه الجنوبى لم يحدث إلا تغير طفيف على طول ضفة النيل اليمنى عدا مجموعة المنشآت الحكومية المجاورة لصهريج المياه الحكومى مثل ديوان وسكنى المحافظة وبلدية دمياط وتفتيش الصحة ومكتب المساحة ومكتب السجل المدنى والمحكمة الأهلية الجزئية والمحكمة الشرعية وملجأ الأيتام والمستشفى الأميرى ووابور المياه ومستشفى الحميات وإسطبلات السوارى والبلدية ومحل التبخير ووابور الثلج ومعمل المياه الغازية ومدرسة التربية النسوية ومدرسة دمياط الصناعية وشركة مصر لنسج الحرير ، كما ظلت الأراضى الزراعية تحيط بالمدينة من الجنوب ممثلة فى حديقة سرور والأراضى الزراعية على ترعة الريسة وترعة الجزيرة .

وفى أقصى الجنوب الغربى تظهر الأكواخ القليلة التى تتكون من عزبتى الجزيرة الفوقانية والتحتانية على مسافة بسيطة من بعضهما ، كما تقع قرية المنية خارج حدود المدينة الإدارية حتى عام ١٩٥٣م ، وتفصلها عنها أراض زراعية واسعة .

وفى الاتجاه الشرقى كان العمران يمتد ليشمل بعض الأراضى الزراعية التى كانت تمتد شرق المدينة فى منطقة معرى ابتداء من حارة الشيخ حمام (ميدان الجلاء حاليًا) حتى سكة حديد وجه بحرى ومنطقة معرى . وقد بقيت الأراضى الزراعية تتخلل المنطقة السكنية بجوار شارع يوسف وضريح الشيخ القناديلى (حى زعتر والدهمى حاليا) ، كما بقيت الأراضى الزراعية تسود المنطقة المجاورة لمسجد الشيخ مفتاح والمنطقة المجاورة لجبانة الأروام الكاثوليك والأقباط الأرثوذكس والسلخانة ومسجد شيحة ، ولم يتقدم العمران بشكل محسوس فى هذا الاتجاه . وقد ظلت ترعة عزبة البرج حتى أواخر عام ١٩٥٣م تعوق الامتداد العمرانى نحو الشرق على جانبها الأيمن ، وإن وجدت بعض المبانى المتناثرة خارج حدود المدينة على ترعة محب والسيالة ومستشفى الأمراض الصدرية بجوار كوبرى المعلمين الحالى ومحطة رفع المياه .

أما فى الاتجاه الشمالى فقد تحولت الأراضى الفضاء التى كانت تحيط بالمدينة حول جبانة أبى المعاطى وأبى الوفا عام ١٨٩٨ إلى أراض زراعية تمتد من الشرق إلى الغرب حتى تلتصق بنهر النيل ، وبقى الامتداد العمرانى – تقريبًا – على ما كان عليه عام ١٨٩٨م عدا المعهد الدينى القديم وبعض المساكن المتناثرة بجواره وعلى امتداد شارع رأس البر (أبو الوفا حاليا) ومسجد أبى الوفا .

أما فى الاتجاه الغربى فقد بقى نهر النيل عائقًا دون امتداد العمران فى منطقة السنانية فى الضفة اليسرى للنهر بالرغم من إقامة كوبرى دمياط القديم عام ١٩٣٠م . وكان كل ما يشاهد هناك

مجموعة من مخازن الغاز وجبانة السنانية وبعض الأكواخ والعشش فى عزبة الشيخ على الصياد وحول مسجده .

وفى وسط المدينة ظلت الأراضى الفضاء تشغل مساحات كبيرة وتمتد وسط الكتلة السكنية ، وكان أكثرها فى قسم ثان (أحياء الشهابية والمرقب والحدادين وشارع النقراشى) يليه قسم أول (مناطق الشبطانى ومعرى) . وكان بالمدينة عام ١٩٤٥م عدد كبير من الخرائب الشاسعة التابعة لوزارة الأوقاف إلى جانب الكثير من الأبنية المهدمة التى تشوه منظر المدينة(١١٥) .

وبذلك وصل العمران فى هذه الفترة إلى المنطقة المطلة على ثكنات الجيش المرابط على طول شارع أبى الوفا وحى الشهابية وحى معرى والجهات المطلة عليه . كما وجد شريط من الامتداد العمرانى على طول شارع ترعة الريسة وشارع الجامع الجديد (التحرير حاليا) شرقًا وجنوباً . كما امتد العمران فى الاتجاه الجنوبى – الغربى على طول نهر النيل ، وملأ التوسع السكنى بعض الثغرات فى حى المنشية وحى النصارى .

وبذلك يظهر أن أقصى امتداد للعمران في مدينة دمياط خلال هذه الفترة كان على المحور الشرقى – الغربى ، فقد بلغ ١,٦ كما منها ٤٥٠ متراً امتدادات جديدة فى الشرق ، بينما بلغ الامتداد العمرانى على المحور الشمالى / الجنوبى ١,٩ كما منها مائة متر فقط امتدادات جديدة نحو الشمال والبقية نحو الجنوب .

ويعنى ذلك أن الامتداد العمرانى لمدينة دمياط كان بطيئاً جداً خلال الفترة من (١٧٩٨ : ١٩٤٠م) ثم ازداد بطئاً بعد ذلك وبدرجة أكبر فى الفترة من (١٩٤٠:١٩٥٣م) ، يدل على ذلك أن عدد المساكن المأهولة بدمياط لم تزد إلا نحو ثلاث مرات بين عامى (١٨٩٧–١٩٤٧م) (من ٣٤٦٥ إلى ١٠٥٧٦ مسكناً) بالمقارنة بنموها فى القاهرة بأكثر من ثمانى مرات (من ٥٢١٤٠ إلى ٤٤٨٣٣٣ مسكناً) ، وفى الإسكندرية التى نمت مساكنها حوالى سبع مرات (من ٢٩٩٠٢ إلى ٢٠٠٩٦٥ مسكناً) ، وبورسعيد بحوالى عشر مرات (من ٥٤٢٦ إلى ٥١٨٩١ مسكناً) . وهو ما يشير إلى أن مدينة دمياط كانت أقل المدن المصرية المهمة من حيث نمو حركة النمو العمرانى(١١٦) .

---

(١١٥) جريدة دمياط ، العدد ٤٤٤ ، بتاريخ ١٩٤٥/٩/١٧م ، ص ٥ .

(١١٦) مصلحة عموم الإحصاء والتعداد ، التعداد العام للسكان عام ١٩٤٧م ، ص ٢٤–٢٩ .

أما شوارع دمياط خلال هذه الفترة فكانت ضيقة ملتوية تمثـل طابع القرن التاسع عشـر ، ولم يكن بالمدينة شوارع متسعة غير شارع فؤاد الأول بعرض ١٦ متراً وشارع محمد على بعرض ٢٠ متراً ، ويسيران موازيين لبعضهما من الشرق إلى الغرب (فكرى زاهر والجلاء حاليا) ، فى حين لم تكن هناك شوارع طولية من الشمال إلى الجنوب إلا شارع سعد زغلول[١١٧] .

وفى هذه الفترة بدأ اختفاء البيوت الملك الضيقة ، وانتشرت محلها العمارات متعددة الطوابق المعدة للاستثمار ، وتحول الطابق الأرضى للاستثمار فى شكل محلات وورش صغيرة ومعارض للسلع المختلفة وإن اقتصر ذلك على نطاق ضيق فى الشوارع الرئيسية[١١٨] ، كما كانت معظم منازل المدينة مبنية من دور واحد أو دورين لا تضم سوى حجرتين أو ثلاث فضلاً عن ضيق مساحتها .

ويفسر بطء حركة النمو العمرانى فى مدينة دمياط خلال هذه الفترة بعدة عوامل منها : تدهور تجارة دمياط ، وانقراض بعض الصناعات المهمة وتخلف البعض الآخر ، واتجاه الممولين منذ عام ١٩٤٤م إلى استثمار أموالهم فى الأراضى الزراعية مما أدى إلى انتشار الهجرة النازحة من دمياط وظهور أزمات للصناعات الدمياطية مثل نقل مصنع الغزل إلى حلوان عام ١٩٤٩م وكساد صناعتى الأثاث والأحذية لتدفق الواردات الأجنبية بعد الحرب العالمية الثانية ، إلى جانب وقوف ترعة عزبة البرج حائلاً دون الامتداد العمرانى فى الجبهة الشرقية من المدينة ، وعدم وجود وسيلة اتصال بين الجانبين الأيمن والأيسر لنهر النيل ، وإحاطة المدينة بمرافق أبى المعاطى وأبى الوفا والشيخ أصيل ومدافن الطوائف المسيحية بجوار السلخانة ، مع انتشار التلال الخربة القديمة المهجورة مثل تل العظام وتل القلعة ، مع حيلولة رصيف الجمرك على النيل شمال المدينة أما امتداد العمران نحو الشمال والشمال الشرقى ، فضلاً عن سوء حالة الطرق الترابية والإقليمية وقلة وسائل المواصلات التى تربط المدينة بالقرى والمدن المجاورة لها ، إلى جانب تتابع عدد من المحافظين على المدينة (٦٩محافظاً) خلال الفترة من (١٩١٨ : ١٩٤٩م) مما لم يدع أمامهم فرصة حقيقية لدراسة مشاكل المدينة ووضع خطة لتطويرها[١١٩]، إلى جانب تحكم المركزية وتسلطها وعرقلتها تقدم المدينة ، مع نمو مدينة المنصورة جنوب دمياط منذ عام ١٩٠٣م وتأثيرها على صناعة دمياط خاصة صناعة ضرب الأرز وتسويقه ، وتعاون ذلك كله فى جعل دمياط مسرحاً للتدهور العمرانى خلال هذه الفترة .

---

(١١٧) جريدة دمياط ، العدد ٥٠٦ ، بتاريخ ١٩٤٧/١/٣م ، ص ٥ .
(١١٨) أبو زهرة (ناهيد) ، تخطيط دمياط ، مقالة بجريدة أخبار دمياط ، العدد ٢٣٦ بتاريخ ١٩٥٤/١٠/١٨م ، ص ١ .
(١١٩) أخبار دمياط ، العدد ١٢٨ فى ١٩٥٢/٧/١٤ ، ص ٥ .

أما فى الوقت الراهن وابتداء من عام ١٩٥٣م فقد حدثت طفرة عمرانية واضحة فى الامتداد العمرانى لمدينة دمياط فى كل الاتجاهات حتى وصل إلى نهايات الحدود الإدارية للمدينة فى بعض الاتجاهات ، وكان بعض هذه الامتدادات مخططاً والبعض الآخر عشوائياً ، وذلك على الرغم من زيادة مساحة المدينة إلى ١٢ كيلو متراً مربعاً وزيادة أطوال الحدود الإدارية فى جميع الاتجاهات إلى ١٣,٨ كيلو متر .

ففى الاتجاه الشمالى حل العمران محل الأراضى الزراعية التى كانت تشغل شمال المدينة، وانتشرت التقاسيم الجديدة إلى ما بعد الحدود الإدارية، وابتلعت قرية عزبة الفحم مما أدى إلى ظهور حى جديد لم يكن موجوداً قبل عام ١٩٦٦م سمى بحى المنتزه ، كما ظهر تقسيم الأعصر وغيره ومديرية الأمن الجديدة والسنترال والمساكن الجديدة على طول ضفة النيل الشرقية .

وفى الاتجاه الشمالى الشرقى امتد العمران حول مدافن أبى المعاطى وأبى الوفا فظهرت مساكن الشهابية الاقتصادية والمتوسطة على طول الجانب الأيسر لترعة عزبة البرج ، وتحولت تكنات الحرس الوطنى وتل العظام المجاور لها إلى مناطق سكنية جديدة وانتشرت بها المدارس وسوق الجملة للخضراوات والفاكهة ، وقسمت الأراضى التى كان يشغلها تل القلعة ومنتزه الماشطة إلى قطع صغيرة، وتحولت إلى مساكن جديدة امتدت شمالاً حتى حلت محل مدافن الشيخ أصيل ووصلت إلى نهايات حدود المدينة .

وفى المحور الشرقى تحولت الأراضى الزراعية التى كانت تحيط بالمدينة حتى سنة ١٩٥٣م إلى مناطق سكنية جديدة وامتد العمران إليها ممثلاً فى المساكن الاقتصادية للسلخانة وتقاسيم فايد بأرض شيحة والجميل باشا وخطاب ومعرى وزعتر والدهمى والسكرى وأبى سليمة ونور الدين على طول الجانب الأيسر لترعة عزبة البرج ، وظهرت أحياء جديدة لم تكن موجودة من قبل مثل حى زعتر والدهمى ومعرى وخطاب وغيرها . كذلك امتد العمران على طول الجانب الأيمن لترعة عزبة البرج فظهرت المبانى السكنية عند كوبرى شط الملح وأرض أبى هندية والمعلمين وطريق دمياط – شط جريبة وطريق بورسعيد ، كما امتد العمران على طول طريق غيط النصارى فى تقاسيم الجندى وعثمان وعزبة ناصر ، وأقيمت منشآت حكومية فى غيط النصارى ، وزحف العمران بجوار مستشفى الأمراض الصدرية الجديد الذى أقيم عام ١٩٤٧م فظهر حى عزبة حنطر وتقاسيم جديدة فى السيالة مثل تقسيم مراد والجمل وغيرها ، ووصل العمران فى هذا الاتجاه إلى قرية شطا وطريق العنانية .

أما فى المحور الجنوبى فقد استمر الزحف العمرانى ، وظهرت مناطق سكنية جديدة فى شكل أرض البرش ومساكن طريق العنانية الجديد وتقسيم فايد بأرض سرور وبترعة الريسة والجميل بالمنية ، كما امتد العمران على طول ترعة المظلوم فى شكل المساكن الاقتصادية حتى وصل إلى ترعة المنية التى التصقت بالكتلة السكنية للمدينة وصارت جزءاً منها . وفى الاتجاه نفسه امتد العمران على طول نهر النيل ممثلاً فى التوسعات الجديدة لمصنع الغزل والنسيج والمدرسة الصناعية الزخرفية وديوان المحافظة وديوان مجلس المدينة وعمارة الأوقاف ونادى المهندسين ومديرية الأمن والساحة الشعبية حتى القرب من الحدود الإدارية للمدينة عند قرية الشعراء .

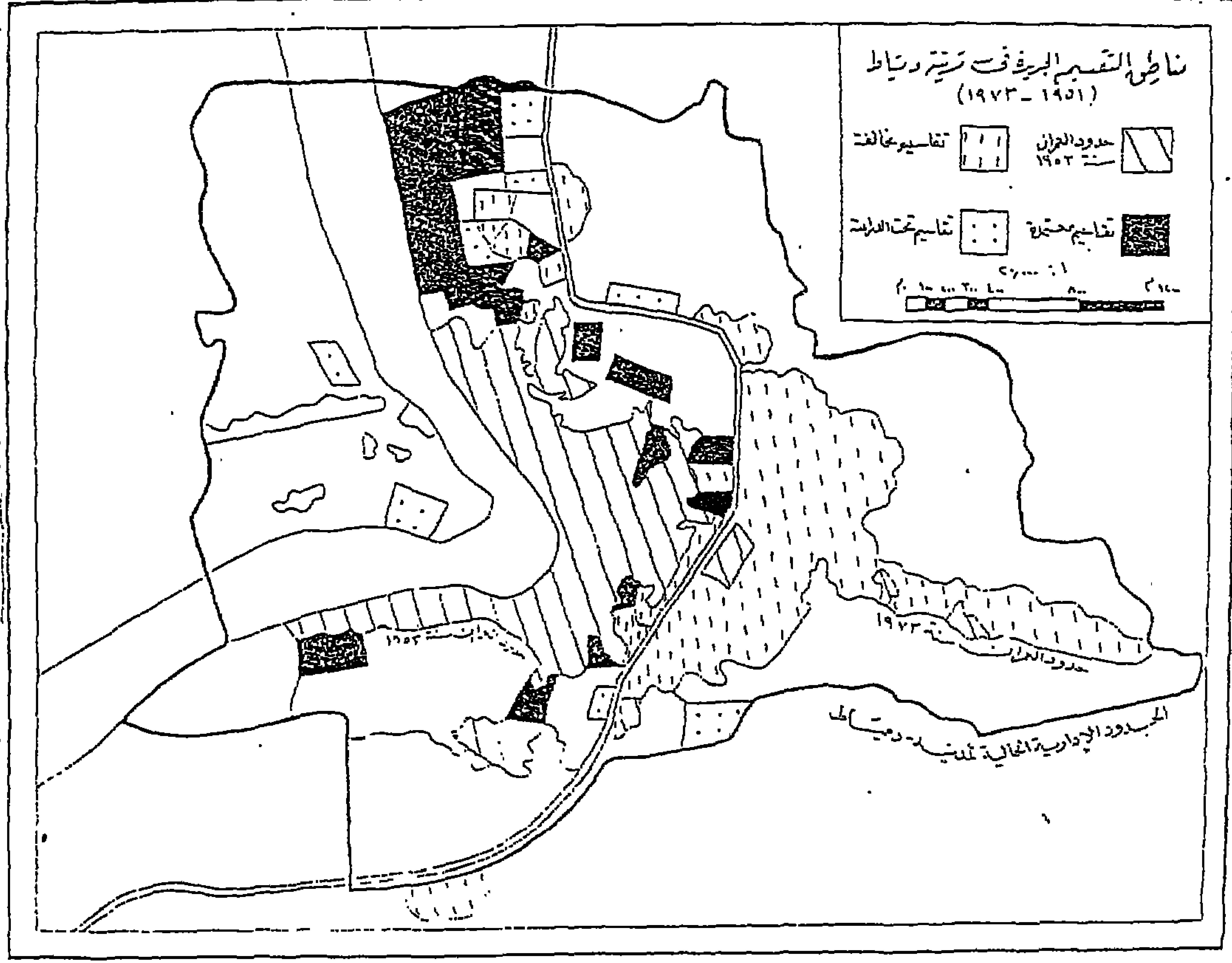
وفى الجانب الأيمن لترعة عزبة البرج امتد العمران فى شكل مساكن جديدة غير مخططة مثل تقسيم زهران ومصنع الألبان على تخوم الحدود الإدارية .

أما فى المحور الغربى على طول الجانب الأيسر لنهر النيل فقد امتد العمران على شكل شريطى على طول الجانب الأيمن لطريق دمياط – المنصورة الغربى حتى نقطة مرور رأس البر ، وظهرت تقاسيم جديدة مثل الجمل .

أما فى وسط المدينة فقد امتد العمران ليملأ الثغرات التى كانت موجودة وسط الكتلة السكنية فتحول الكثير من مضارب الأرز إلى مناطق سكنية مثل مضرب خضير وأبو زيد وأبو العينين وهندام وأبو هندية ، وتحولت بعض الحمامات الشعبية القديمة والخان والوكائل إلى مناطق سكنية ، وزحف العمران إلى أراضى المنتزهات التى كانت توجد بأنحاء المدينة وحولتها إلى مناطق سكنية ، وشغلت المساكن أحياء معرى والتحرير (سرور حاليا) والشرباصى والنصارى والريسة . وصار وسط المدينة مزدحماً يكاد يختنق بالمساكن وكادت تختفى الأراضى الخضراء والأراضى الخالية والفضاء تماماً بحيث صارت الحركة الرئيسية للامتداد العمرانى نحو الأطراف .

وقد أدى هذا التوسع العمرانى إلى إحاطة محطة حديد وجه بحرى بالمساكن فى أحياء زعتر والدهمى والجميل باشا غرباً وحى عزبة حنطر شرقاً مما أدى إلى إلغائها فيما بعد ، كما صارت محطة سكك حديد الحكومة تمتد وسط الكتلة السكنية المحاذية لطريق دمياط – المنصورة الغربى .

وبذلك يظهر أن الامتداد العمرانى على المحور الشمالى – الجنوبى وصل إلى أقصاه بحيث بلغ طوله ٣,٦ كيلو متر ، أما فى المحور الشرقى الغربى فقد بلغ الامتداد العمرانى حوالى خمسة كيلو مترات منها حوالى ثلاثة كـ[illegible] تدادات جديدة فى الشرق والغرب . وبذلك فاق الامتداد


مناطق التقسيم الجديد في مدينة دمياط
(١٩٥١ ـ ١٩٧٣)
تقاسيم مخالفة
حدود العمران سنة ١٩٥٢
تقاسيم تحت الدراسة
تقاسيم معتمدة
١ : ٢٠,٠٠٠
حدود العمران سنة ١٩٥٢
حدود العمران سنة ١٩٧٣
الحدود الإدارية الحالية لمدينة دمياط

شكل رقم (٣)

العمراني على المحور الشرقي / الغربي – لأول مرة – مثيله على المحور الشمالي / الجنوبي بعد أن كان الأخير يحتل المركز الأول باستمرار . كما وصل الامتداد العمراني على المحور الشمالي الغربي / الجنوبي الشرقي نحو الكيلومتر . وهنا نلاحظ جاذبية نهر النيل والاتجاه الشمالي للسكنى والامتدادات العمرانية . كذلك نلاحظ أن الامتداد العمراني نحو الأطراف كان على حساب الأراضي الزراعية المجاورة والمناطق الفضاء الخالية والأراضي الخضراء ، بينما كان في الوسط على شكل تعلية للمساكن من دور واحد أو دورين إلى مساكن متعددة الطوابق كوسيلة للتغلب على مشكلة ارتفاع أسعار الكثير من الأراضي الوسطى .

ويفسر نمو الامتداد العمراني في هذه الفترة الجديثة بعدة عوامل منها : تطور وسائل المواصلات الداخلية والخارجية بالمدينة ، ونمو حركة التصنيع الحكومية والأهلية بدءاً من عام ١٩٥٧م وبخاصة إنشاء مصنع الغزل والنسيج بدمياط وبدأ تشغيله عام ١٩٦٠م ، وتحول دمياط إلى مديرية عام ١٩٥٤م ، وجعل المدينة عاصمة لها ، وتطبيق نظام الإدارة المحلية عام ١٩٦٠م ، وتحول دمياط إلى مركز إداري ومالي وخدمات ، وجاذبية الوظيفة الإدارية للوظائف الأخرى ، ثم زيادة حجم مدينة دمياط ، إلى جانب ارتفاع أسعار الأراضي في وسط المدينة بشكل كبير دفع العمران نحو الأطراف ، وإتمام إنشاء كورنيش النيل عام ١٩٥٧م بدءاً من الساحة الشعبية جنوباً إلى ما بعد المعهد الديني الجديد شمالاً بطول يزيد عن تسعة كيلو مترات .

٤ – السكان

ظل عدد سكان مدينة دمياط دون تقدير حتى القرن الثامن عشر ، وكان أول هذه التقديرات عام ١٧٧٧م للرحالة بليوس وهو ٣٠,٠٠٠ نسمة ، وكان الثاني عام ١٧٩٨م لريبو هو ٦٠,٠٠٠ نسمة ويظن أنه كان يشمل المدينة وشطوطها . أما التقدير الثالث فقد أعدته جماعة العلماء الذين صاحبوا الحملة الفرنسية عام ١٧٩٨م وهو ١٨٠٠٠ نسمة . كما قدر كلوت بك عدد سكان المدينة بنحو ٢٥٠٠٠ – ٣٠٠٠٠ نسمة عام ١٨٤٠م[١٢٠] . أما تقدير جومار في نهاية القرن الثامن عشر فكان ٢٠,٠٠٠ نسمة[١٢١] وهو ما يضع دمياط في المرتبة الثانية – بعد القاهرة –

---

(١٢٠) يوسف (نقولا) ، تاريخ دمياط منذ أقدم العصور ، ص ٤٢٥ .

(١٢١) Farid, I. A., Op. Cit., p. 110.

التى بلغ سكانها ٢٦٠,٠٠٠ . وقد كانت درجة تزاحم السكان فى هذه الفترة مرتفعة حيث قدرها إدوارد لين عام ١٨٢٥م بستة أفراد للمنزل الواحد[١٢٢].

وفى عام ١٨٤٦م قدر أميتشى عدد سكان مدينة دمياط بنحو ٣٧٠٨٩ نسمة على أساس تقدير عدد المساكن . وبذلك يكون عدد سكان دمياط قد زاد خلال الفترة من (١٨٠٠ : ١٨٤٦م) بنحو ١٧٠٨٩ نسمة بنسبة ٨٩,٥٪ وبنسبة نمو سنوى قدرها ١,٩ ٪ .

وفى ٢٦ ديسمبر عام ١٨٧٢م انخفض عدد سكان مدينة دمياط حسب تقدير أميتشى إلى ٢٩٣٣٣ نسمة[١٢٣]، بينما قدرهم المعجم الفرنسى المعروف باسم قاموس جديد لجغرافية العالم بنحو ٢٩٣٨٥ نسمة[١٢٤]، وهو ما يعنى انخفاض عدد سكان المدينة بنحو ٧٩٣٦ نسمة فى الفترة بين (١٨٤٧ - ١٨٧٢م) بنسبة انخفاض قدرها ٠,٨٪ سنوياً بسبب العوامل الطبيعية والسياسية التى أفقدت دمياط أهميتها كميناء تجارى ونزوح سكانها إلى الموانئ الجديدة للعمل فيها . وفى ٣١ ديسمبر عام ١٨٧٧م بلغ عدد سكان المدينة ٣٢٧٣٠ نسمة حسب تقدير أميتشى[١٢٥]. كما قدرتهم دائرة المعارف الإيطالية الجديدة بنحو ٣٧٠٠٠ نسمة عام ١٨٧٩[١٢٦].

أما فى تعداد ١٨٨٢م فقد بلغ عدد سكان مدينة دمياط ٣٤٠٤٤ نسمة بنسبة تزايد سنوية قدرها ٠,٨٪ بين العامين (١٨٧٧ - ١٨٨٢م) . وهو يضم القوة العسكرية الكبيرة جداً وقتذاك[١٢٧] والتى بلغت ٣٤٠٠ جندى[١٢٨]. أما فى تعداد ١٨٩٧م فقد بلغ عدد سكان المدينة ٣١٢٨٨ نسمة[١٢٩]، وهو ما يعنى تناقص سكان المدينة بنحو ٢٧٥٦ نسمة بين (١٨٨٢ - ١٨٩٧م) بمعدل تناقص سنوى قدره ٠,٥٤٪ يقترب كثيراً من معدل التناقص بين (١٨٩٧ و١٩٠٧م) والذى بلغ -٠,٦٪ سنوياً .

---

(١٢٢) يوسف (نقولا) سكان دمياط ، مقالة بجريدة دمياط ، العدد ٤٧٨ فى ١٩٤٦/٦/٣ ص ١ .

(١٢٣) Amici, Essai de Statistique Generale de L'Egypte Annees, 1873-1877 Le Caire, 1879, vol. 1, p. 7.

(١٢٤) يوسف (نقولا) تاريخ دمياط منذ أقدم العصور ، ص ٢٩٥ .

(١٢٥) Amichi, Op. Cit., p. 109.

(١٢٦) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٢٩٥ .

(١٢٧) وزارة الداخلية ، تعداد السكان فى القطر المصرى ، ١٨٩٧م ، ص ٤١ .

(١٢٨) يوسف (نقولا) ، السابق ، ص ٢٠٥ .

(١٢٩) نظارة الداخلية ، تعداد السكان فى القطر المصرى ، ١٨٩٧م ، ص ١١٦-١١٧ .

وتشير الأرقام السابقة إلى أن مدينة دمياط قد زاد عدد سكانها خلال النصف الأول من القرن ١٩م بصفة منتظمة بنسبة ١,٩ ٪ سنوياً ، بينما تناقص عدد السكان خلال النصف الثانى من هذا القرن بنسبة ٢٥ ,٪ سنوياً وأن دمياط كانت أقل مدن القطر المصرى من حيث عدد السكان فى هذا القرن ، حيث لم يزد نمو سكانها إلا بنحو ٥٦,٤٤ ٪ خلال ٩٧ عاماً بنسبة نمو سنوى قدره ٥٨ ,٪ .

أما خلال القرن العشرين فقد بلغ عدد سكان المدينة فى تعداد ١٩٠٧م حوالى ٢٩٣٥٤ نسمة بمعدل تناقص ٠,٦ ٪ سنويًا عن تعداد ١٨٩٧م بسبب التدهور الذى أصاب موقع المدينة ، والذى أدى إلى إلغاء الكيان الإدارى لها وضمها – مع مركز دمياط وشطوطها – إلى إقليم الدقهلية وهجرة الكثير من أعيانها وتجارها إلى المدن المصرية الأخرى – خاصة بورسعيد – للاشتغال بالأعمال الملاحية[١٣٠] .

أما بعد ذلك – ومنذ عام ١٨٩٧م – فقد زاد عدد سكان مدينة دمياط زيادة مستمرة بدأت بطيئة فى البداية ثم تزايدت فيما بعد . ففى تعداد ١٩١٧م بلغ عدد سكان المدينة ٣٠٩٨٤ نسمة بنسبة نمو ٦ ,٪ سوياً خلال الفترة من (١٩٠٧ – ١٩١٧م) . كما بلغ عدد السكان ٣٤٩٠٧ نسمة فى تعداد ١٩٢٧م بزيادة سنوية مقدارها ١,٣ ٪ بين عامى (١٩١٧ – ١٩٢٧م) . أما فى تعداد ١٩٣٧م فقد زاد عدد السكان إلى ٤٠٣٣٢ نسمة بزيادة سنوية مقدارها ١,٦ ٪ بين (١٩٢٧ – ١٩٣٧م) ، بينما بلغ العدد ٥٣٦٣١ نسمة فى تعداد ١٩٤٧م بزيادة سنوية مقدارها ٣,٣ ٪ عن عام ١٩٣٧م . ووصل عدد السكان إلى ٧١٧٨٠ نسمة فى تعداد ١٩٦٠م بنسبة زيادة سنوية مقدارها ٢,٦ ٪ عن عام ١٩٤٧م ، وفى تعداد ١٩٦٦م وصل العدد إلى ٨٦٣٢٧ نسمة بزيادة سنوية مقدارها ٣,٤ ٪ عن عام ١٩٦٠م .

ويفسر الانخفاض فى نسبة تزايد السكان بين عامى (١٩٤٧ـو ١٩٦٠م) بارتفاع أرقام تعداد عام ١٩٤٧م عن الواقع بسبب مبالغة السكان فى عدد أفراد أسرهم عند استخراج بطاقة التموين ، وبسبب نقل مصنع الغزل التابع لشركة مصر للحرير من دمياط إلى حلوان عام ١٩٤٩م وهجرة الكثير من العاملين فيه للاشتغال فى حلوان ، وتعطل من لم يهاجر ، وحدوث كساد اقتصادى وتجارى فى المدينة ، ثم توقف نمو بعض الصناعات التى ازدهرت المدينة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية .

---

(١٣٠) صبرى (السيد) ، ص ٤٦ .

وتشير هذه الأرقام إلى أن مدينة دمياط كانت أقل مدن مصر نمواً فى السكان خلال الفترة من بداية القرن العشـرين وحتى عام ١٩٦٦م حيث لم تزد نسبة النمو عن ١٧٥,٨ ٪ بالمقارنة بـ ٢٠٨,٨ ٪ فى مصر عامة ، ولم يشكل سكان مدينة دمياط فى عام ١٩٦٦ إلا نسبة ٢٨ ,٪ من جملة سكان مصر ، وجاء ترتيبها الثامنة عشرة بين المدن المصرية الكبيرة والمتوسطة فى هذا التعداد .

وفى تعداد ١٩٦٦ كانت مدينة دمياط تأتى فى المرتبة الأولى بين مدن محافظة دمياط ، وكان سكانها يشكلون نحو خمس إجمالى سكان المحافظة (٢٠ ٪) ، كما كانوا يشكلون أكثر من ربع عدد سكان مدن المحافظة (٢٧,٥ ٪) .

وطبقًا لهذه الأرقام فإن نسبة نمو سكان دمياط بلغت ٢,٩٣ ٪ سنوياً ، وأنهم سيصلون فى عام ١٩٩٦م إلى حوالى ٢٠٥٠٠٠ نسمة . إلى نحو ٢٥٠,٠٠٠ نسمة فى نهاية القرن العشرين .

تركيب السكان :

١ - التركيب السلالى :

أخذت القبائل العربية تفد إلى مدينة دمياط منذ الفتح العربى ، فقد سكن حولها بطون من قريش منهم قوم من نصر بن معاوية من هوازن ، كما بدأت المدينة منذ عام ٦٢٠م تتعرف على العرب المهاجرين إليها من شبه الجزيرة العربية وإلى المرابطين من رجال الجيش الفاتح[١٣١] ، وفى خلافة الفائز بنصر الله عيسى بن الظافر الفاطمى ووزارة الصالح بن رزيك سكن دمياط فرقة من كنانة ابن خزيمة ، وكانت تجاورهم فرقة من بنى عدى بن كعب رهط أمير المؤمنين عمر بن الخطاب . وتمت قبيلة بلى كنانة هذه بصلة القربى لقريش ، وقد كونت عام ١٢٤٨م قوة من حرس دمياط اشتهرت بالتفوق فى الدفاع عن دمياط ضد هجمات لويس التاسع وجيشه من الصليبيين[١٣٢] ، وقد شنق منهم خمسون أميراً لخروجهم من المدينة سنة ٦٤٧هـ دون إذن من السلطان مما مكن الفرنج من الاستيلاء عليها[١٣٣] .

---

(١٣١) ماهر (سعاد) ، السابق ، ص ١٥٨ .

(١٣٢) المقريزى، البيان والإعراب بأرض مصر من الأعراب، مع دراسات فى تاريخ العروبة فى وادى النيل ، عالم الكتب ، القاهرة ١٩٦١ ، ص ١٠-١١ .

(١٣٣) ـــــــــ ، السلوك لمعرفة دول الملوك ، الجزء الأول - القسم الثانى صممه ووضع هوامشه زيادة (محمد مصطفى) ، القاهرة ، ١٩٣٤-١٩٣٦ ، ص ٣٣٦ .

ويذكر القلقشندى[١٣٤] أن أصول سكان دمياط ترجع إلى قبيلة كنانة – الأصل السادس من العدنانية – وهى قبيلة عظيمة اشتهرت على عمود النسب .

وبعد هدم مدينة تنيس انتقل أهلها إلى دمياط ، ومنهم جماعة من بنى عذرة الذين ينتسبون إلى همذان اليمن[١٣٥] .

ومع ذلك فمن الواضح أن العرب لم يجدوا فى دمياط ما يرغبهم فى الهجرة إليها فى جموع كثيرة بسبب اشتغال أهلها بالملاحة والصناعة . ولذلك فقد بقيت أكثرية أهل دمياط حتى القرن العاشر الميلادى من القبط[١٣٦] الذين كانوا يشكلون سكانها الأصليين قبل الفتح العربى . وفى العصور الإسلامية التالية انتقل كثير من مهاجرى سواحل البلقان واليونان وألبانيا إلى مصر عامة ، وانصهروا مع السكان ابتداء من الانكشارية إلى أرناؤوط والألبان[١٣٧] . وقد بقيت الأسماء المصرية لبعضهم تكشف عن أصولهم أحياناً ومنها الأرناؤوطى والقبرصلى والشامى والمغربى والبغدادى والعراقى ... إلخ .

وفى بداية القرن الثالث عشر (١٢١٨ – ١٢١٩م) نجد فى دمياط الكثير من التجار الإيطاليين والجنوبيين وغيرهم من تجار بيزا وفينيسيا[١٣٨] . وقد كون الإيطاليون فى دمياط نسبة كبيرة من السكان أثناء الحملة الصليبية الرابعة . وفى بداية هذه الفترة رحب سلاطين المماليك بالتجار الأوروبيين .

وفى القرن الخامس عشر كانت دمياط ملجأ للمهاجرين من العراق بعد أن استولى عليها التتار[١٣٩] ، وكان سكان المدينة فى هذا القرن يشملون أعداداً كبيرة من اليونانيين التجار إلى جانب الجنوبيين والفينيسيين[١٤٠].

---

(١٣٤) المرجع السابق ، الجزء الأول ، ص ٣٥٠ .
(١٣٥) دروزة (محمد عزت) ، عروبة مصر فى القديم والحديث أو قبل الإسلام وبعده ، صيدا ، لبنان ، ١٩٦٣م ، ص ٣٦–٤٤ .
(١٣٦) ماهر (سعاد) ، المرجع السابق ، ص ١٥٨ .
(١٣٧) حمدان (جمال) ، جغرافية المدن ، ص ٤٣٨ .
(١٣٨) Heyd, W., Op. Cit., p. 405.
(١٣٩) ماهر (سعاد) ، السابق ، ص ١٦٢ .
(١٤٠) Heyd, W. Op. Cit., p. 405.

وفي عصر دولة المماليك الجراكسة فى بداية القرن السادس عشر وجدت بدمياط جاليات أجنبية كبيرة ، واستقرت فيها بعض القبائل العربية من بني الغوث من بنى خزيمة . كما كان التجار من وسط فرنسا على علاقات قوية مع دمياط ، وبلغت نسبة التجار من رودس ١٣ ٪ من جملة تجار المدينة، كما بلغ عدد الأسر اليونانية فى عام ١٦٧٢م حوالى ٢٠٠ أسرة[١٤١] وقدرهم البعض الآخر بنحو ٤٠٠ أسرة[١٤٢] .

أما اليهود فكان يعيش منهم فى دمياط عدد كبير قبل الفتح الإسلامى ، كما كانت لهم جالية كبيرة حتى نهاية القرن الثامن عشر ، ثم أخذت أعدادهم تقل مع بداية القرن ١٩م حتى لم يعد منهم أحد فى الوقت الحاضر .

٢- التركيب النوعى :

تتصف مدينة دمياط بانخفاض نسبة الإناث عن نسبة الذكور خلال الأعوام المائة من (١٨٩٧ : ١٩٩٦م) حيث بلغت ٤٨,٧ ٪ مقابل ٥١,٣ ٪ على التوالى فى جميع الأعمار فيما عدا الفئة (٢٠ – ٢٤) سنة التى تتساوى فيها النسبتان بسبب انتقال أعداد كبيرة من الذكور إلى المدن الأخرى للالتحاق بالتعليم العالى فيها وتجنيد الذكور ، وكذلك الفئتان (١٠–١٤) سنة و (٢٥–٢٩) سنة اللتان تكون نسبة الإناث فيهما ٥٢٣,٥٠٥ أنثى مقابل ٥٠٠ ذكر ، بينما تصل نسبة الإناث إلى حدها الأدنى فى فئة العمر (٤٠ – ٤٤) سنة (٤٢٠ أنثى مقابل ٥٨٠ ذكراً) .

وتمتد هذه الظاهرة إلى أقسام المدينة الأربعة ، وتبلغ أدناها فى قسم رابع (٩٤٧ أنثى لكل ألف ذكر) ، ثم قسم ثالث (٩٥٢ أنثى / ألف ذكر) ، بينما تبلغ ٩٩٦ أنثى و ٩٨٦ أنثى / ألف ذكر فى قسمى ثانى وثالث على التوالى فى تعداد ١٩٦٦م . ويفسر ذلك بانتشار الصناعة فى القسمين الأولين التى تجتذب الأيدى العاملة من الذكور أكثر من القسمين الآخرين .

---

(١٤١) يوسف (نقولا) تاريخ دمياط منذ أقدم العصور ، ص ٢٠٨ .
(١٤٢) المراجع السابق ، ص ٢٢٠ .

٣ - التركيب العمرى:

تتصف مدينة دمياط بارتفاع نسبة الأطفال من إجمالى سكانها بشكل عام ، وتزيد عن مثيلتها فى مصر باستمرار ، ومثال ذلك ارتفاعها إلى ٤٤,٩ ٪ فى تعداد ١٩٦٠م مقابل ٤٢,٧ ٪ فى مصر عامة ، ولا تنخفض عن ٤٢,٤ ٪ من جملة السكان فى تعداد ١٩٤٧م . أما فئة متوسطى السن فهى أقل من مثيلتها فى مصر فى كل التعدادات بسبب ارتفاع نسبة الأطفال من جهة وهجرة متوسطى السن المنتجين إلى المدن الأخرى للتعليم أو العمل . وتبلغ هذه النسبة حوالى نصف إجمالى السكان ، وكانت عند حدها الأدنى (٤٩,٨ ٪) عام ١٩٦٠م بينما بلغت أقصاها (٥١,٨ ٪) فى تعداد ١٩٤٧م مقابل ٥١,٢ ٪ فى مصر عامة . أما فئة كبار السن فتتصف بأنها أقل من مثيلتها فى مصر عامة وكانت عند حدها الأدنى فى تعدادى ١٩٣٧م ، ١٩٦٠م (٥,٣ ٪) ، بينما بلغت أقصاها (٦,٢ ٪) فى تعداد ١٩٢٧م .

ويعد قسما أول وثان أقل من الأقسام الأخرى فى نسبة الأطفال لتركز الإدارة والتجارة فيهما (٤٤,٥ ٪ و ٤٤,٨ ٪ على التوالى) ، بينما يكون قسم رابع أعلاها (٤٥,٣ ٪) فى حين تتساوى نسبتهم مع معدل المدينة فى قسم ثالث . كذلك تقل نسبة متوسطى السن فى قسمى رابع وثالث (٤٤,٨ ٪ و ٤٩,٢ ٪ على التوالى) بسبب هجرة الكثير من عمال صناعة الأثاث والأحذية منهما إلى خارج المدينة . أما فئة كبار السن فتقل فى قسمى أول وثان (٤,٦ ٪ و ٥,٥ ٪ على التوالى) وتزيد فى قسمى ثالث ورابع (٥,٩ ٪ فى كل منهما) .

كذلك يلاحظ ارتفاع نسبة الشباب (١٥ – ٣٠ سنة) فى دمياط عنها فى مصر (٢٤,٢ ٪ مقابل ١٢,٦ ٪ على التوالى) .

أما نسبة قوة العمل من الذكور فى مدينة دمياط فتبلغ ٥٠,٥ ٪ من جملة عددهم ، فى حين تنخفض نسبة قوة العمل من الإناث إلى ٤,٨ ٪ من جملة عددهم مقابل ٤,٧ ٪ فى مصر عامة ، وبمعدل ٢٨,٢ ٪ للنوعين معًا ، وهو ما يرفع نسبة الإعالة فى دمياط إلى ٢,٥٥ ٪ فى المتوسط مقابل ٢,٣٧ ٪ فى مصر ، بالإضافة إلى إعالة الفرد لنفسه .

٤ - التركيب الاقتصادى:

تعد الصناعة النشاط الرئيسى لسكان مدينة دمياط ، وتأتى على رأس الحرف التى يشتغل بها سكان المدينة إذ يعمل بها أكثر من سبع عدد المشتغلين (١٥,٢ ٪) وهو ما يزيد عن نسبتهم فى المدن المصرية الأخرى(١٤٣) . كما يشتغل بها ٢٩,٤ ٪ من جملة المتشغلين مقابل ٠,٣٤ ٪ من الإناث المشتغلات بها .

وتعد صناعة الأثاث والتركيب فى المقدمة (٤٩,٤٤ ٪) عام ١٩٦٠م . والملاحظ أن عدد المشتغلين بصناعة الأثاث والأخشاب فى مدينة دمياط قد تضاعف أكثر من أربع مرات بين عامى (١٩٤٧ و ١٩٦٧م) بينما زادت نسبة المشتغلين بصناعة الغزل والنسيج مرتين ونصفاً ، فى حين لم تزد نسبة المشتغلين بصناعة الأحذية والملابس عن ٦٥ ,٪ خلال الفترة ذاتها ، وهو ما يشكل ٩٧,٨٨ ٪ من جملة الزيادة فى عدد المشتغلين بالصناعات التحويلية فى دمياط .

ويأتى قسم ثالث فى المقدمة من حيث نسبة المشتغلين بالصناعة (١٧,٤٩ ٪) وفيه تتركز صناعة الأحذية والأثاث ، يليه قسم رابع بنسبة ١٧,١٩ ٪ وفيه تتركز صناعة النسيج الأهلى والأثاث، بينما تنخفض هذه النسبة فى قسم ثان إلى ١١,٦٤ ٪ لخلوه من التركز الصناعى ، ثم قسم أول (١٢,٨١ ٪) الذى تتركز فيه صناعة المواد الغذائية وبخاصة الألبان .

وتعد التجارة الحرفة الثانية فى مدينة دمياط ، حيث يعمل بها ٤,٩٧ ٪ من جملة عدد المشتغلين بالمدينة منهم ٩٠,٥٧ ٪ يعملون فى تجارة التجزئة و ٥٠,٤٣ ٪ فى تجارة الجملة ، بينما تبلغ نسبة العاملين بالبنوك والمصارف ٣,٣٢ ٪ ، وتتركز التجارة فى قسم ثان بشكل واضح(١٤٤) .

أما الزراعة والصيد فلا تزيد نسبة المتشغلين بها فى المدينة عن ٩٥ ,٪ من جملة عدد المشتغلين جلهم من الصيادين الذين يتركز معظمهم فى قسم ثالث .

أما الخدمات فيشتغل بها عشر إجمالى القوة العاملة بالمدينة (١٠,١١ ٪)، بينما يعمل بالنقل والمواصلات ٢,٤٦ ٪ من جملة المشتغلين يتركـزون فى أقسام ثالث ورابـع وأول على الترتيب .

---

(١٤٣) عبد الحكيم (محمد صبحى) ، السابق ، ص ٢٩٤ .

(١٤٤) الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، السابق ، ص ١٣-١٧ .

أما **البناء والتشييد** فيعمل به ٦٧,٪ فقط يتركزون فى قسم ثالث ، بينما تبلغ نسبة المتشغلين **بالأنشطة الأخرى** ٣٥,٪ من جملة المشتغلين ، كما تبلغ نسبة العاملين **بالكهرباء والغاز والمياه** ٠٣,٪ من جملة المشتغلين .

وهكذا يظهر تخصص وظيفى بين أقسام المدينة ، ففى حين يعد قسم أول منطقة الإدارة الحكومية والأعمال المالية والخدمات التعليمية يعد قسم ثان قلب المدينة التجارى ومنطقة الأسواق ، بينما يعد قسم ثالث منطقة صناعة الأحذية ومواد البناء والتشييد وسكنى الصيادين فى حين يكون قسم رابع منطقة صناعة النسيج الأهلى والأثاث .

٥ - التركيب الدينى :

يتصف سكان مدينة دمياط بأنهم يتكونون من أغلبية من المسلمين تتزايد باستمرار وتبلغ نسبتهم ٩٩,٠٦ ٪ من إجمالى السكان عام ١٩٦٦م ؛ مع قلة من المسيحيين تتناقص باستمرار وتشكل ٩٤,٪ من جملة السكان ، بحيث يمكن القول أن دمياط تتحول منذ بداية القرن العشرين – بالتدريج – إلى مدينة مغلقة لا يسكنها إلا المسلمون . أما اليهود فلا يزيد عددهم فى تعداد ١٩٦٦م عن شخص واحد بينما بلغ عددهم حده الأقصى (٩ أفراد) فى تعداد ١٩٦٦م عن شخص واحد بينما بلغ عددهم حده الأقصى (٩ أفراد) فى تعداد ١٩٤٧م . ويفسر ذلك التناقص للسكان غير المسلمين بتدهور المدينة منذ النصف الثانى من القرن التاسع عشر بسبب تدهور مينائها وهجرة السكان إلى المدن الأخرى الأكثر ازدهاراً . ويتركز المسيحيون فى قسم أول (١١,٨٦ ٪ من جملة سكانه) حيث كان حى النصارى يمثل أرض الأجانب بالمدينة منذ العصور الوسطى ، بينما تقل نسبة النصارى فى قسم ثالث إلى ٣٥,٪ من جملة سكانه .

٦ - التركيب حسب الجنسيات :

تتصف مدينة دمياط بقلة عدد الأجانب فيها وتناقصهم باستمرار منذ بداية القرن العشرين . ففى تعداد ١٩٦٦م لم تزد نسبتهم عن ٠٤,٪ من جملة السكان (٣٨ شخصاً) . ويفسر ذلك بتدهور الميناء وركود الحركة التجارية منذ أواخر القرن ١٩م وهجرة الأجانب إلى المدن الأخرى . وكان الأجانب يتركزون فى البداية فى قسم أول الذى كان يعد حى الأوروبيين بالمدينة ، يليه قسم ثان ، بينما صاروا يتركزون فى قسمى ثان وثالث بعد ذلك .

وأهم الجنسيات التى ينتمى إليها الأجانب هى اليونان وإيطاليا وفرنسا ، ثم بريطانيا وتركيا وألمانيا ، ثم عدد أقل من سوريا وفلسطين والنمسا .

نمو السكان :

تأثر نمو سكان مدينة دمياط بثلاثة عوامل هى : المواليد – الوفيات – الهجرة النازحة . وإذا كان العاملان الأوليان قد ساهما فى تزايد السكان فإن الهجرة النازحة قد أسهمت بالدور الأكبر فى انخفاض نسبة نمو سكان المدينة .

وبمتابعة أرقام الإحصاءات الحيوية للمدينة خلال الثلثين الأولين من القرن العشرين يتضح أن معدل المواليد بدمياط قد تجاوز ٤٠ ٪ الألف خلال ٤٩ سنة (من ١٩١٧ – ١٩٦٠م) بشكل عام ، انخفض إلى ٣٣,٥ ٪ الألف فى الفترة من (١٩٦٥ : ١٩٦٩م) . أما معدلات الوفيات فكانت فى انخفاض مستمر منذ العشرينيات من القرن العشرين حيث سجلت ٢٨,٧ ٪ الألف عام ١٩٢٠م ووصلت إلى ٩ / الألف عام ١٩٦٧م . وقد ترتب على ذلك زيادة طبيعية قليلة تراوحت بين (١٦ – ٢٨ / الألف) بين عامى (١٩١٧ و ١٩٤٧) ، وتراوحت بين (٢٥ – ٣٥ / الألف) فى الفترة بين (١٩٤٨ – ١٩٧٥م) ، وإن انخفضت بعد ذلك بسبب حرب ١٩٦٧م وتزايد الهجرة النازحة .

ومن دراسة الجدول رقم (١) يتضح أن معدلات الزيادة الطبيعية فى مدينة دمياط كانت أكبر من مثيلتها فى مصر عامة خلال الفترة من (١٩١٧ : ١٩٧٠) بصفة مستمرة .

جدول رقم (١) الزيادة الطبيعية فى مدينة دمياط

الفترة	دمياط	مصر	الفترة	دمياط	مصر
١٩١٧ – ١٩٢١	١٥,٢	٩,٨	٤٧ – ١٩٥١	٣١,٢	٢٣,٣
١٩٢٢ – ١٩٢٦	٢٢,٨	١٧,٧	٥٢ – ١٩٥٦	٣٢,٠	٢٤,٤
١٩٢٧ – ١٩٣١	٢٢,٢	١٨,٢	٥٧ – ١٩٦١	٣١,٧	٢٥,٠
١٩٣٢ – ١٩٣٦	٢٣,٢	١٥,٠	٦٢ – ١٩٦٦	٣٠,٣	٢٥,٩
١٩٣٧ – ١٩٤١	٢١,٥	١٥,٩	٦٧ – ١٩٧٠	٢٤,٣	٢٢,٤
١٩٤٢ – ١٩٤٦	٢٤,٢	١٣,٣			

وبالرغم من ارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية فى مدينة دمياط إلا أن الهجرة النازحة (الداخلية والخارجية) أسهمت بدور مهم فى تناقص سكانها ، فقد عرفت دمياط ظاهرة الهجرة الجماعية والفردية للسكان مرتين خلال الحروب الصليبية ، كما تعرضت منذ أواخر القرن ١٩م وبداية القرن ٢٠م للهجرات الواسعة بين سكانها إلى مدن ومحافظات مصر الأخرى .

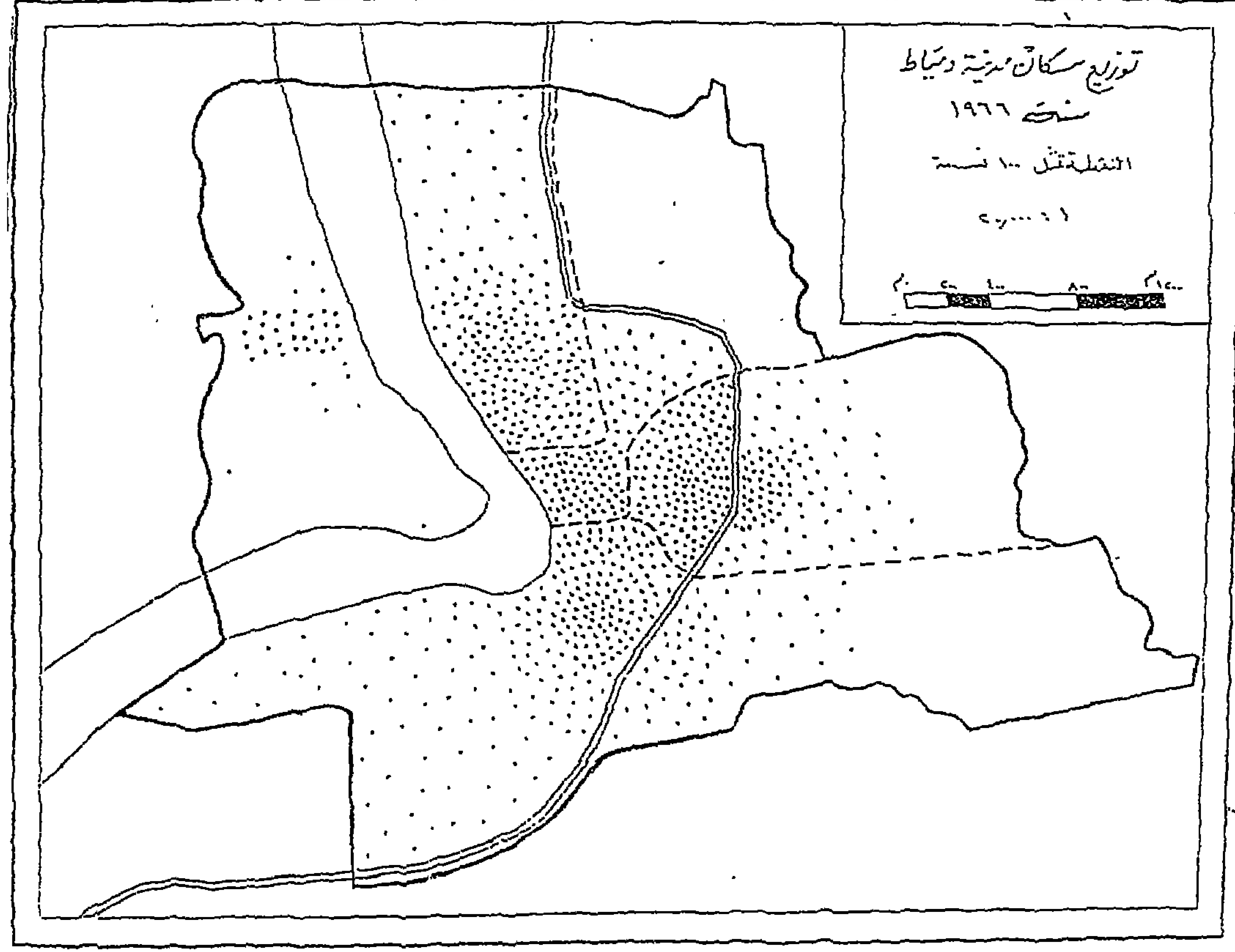
وقد ظلت دمياط حتى عام ١٩٧٣م إحدى مناطق الطرد البشرى فى مصر عامة . فقد كانت نسبة تبادل السكان فى دمياط ٩٢,٠٧ ٪ من مجموع السكان فى تعداد ١٩١٧م انخفضت إلى أقل حد لها ٩,٠٣ ٪ عام ١٩٦٦م معظمها هجرة نازحة من دمياط إلى المحافظات الأخرى . وظلت الهجرة الصافية من (١٩١٧ : ١٩٦٦) فى غير صالح مدينة دمياط إذ بلغت خسارة المدينة ٢٥٢٤٤ شخصاً بنسبة ٨١,٢٨٪ عام ١٩١٧م ووصلت إلى ٢١٣٨٠ شخصاً بنسبة ٤,٩٦ ٪ من جملة السكان عام ١٩٧٧ ، ثم إلى ٣٠٢ شخصاً بنسبة ١٣ ,٪ من عدد السكان عام ١٩٧٠م . ويفسر ذلك باجتذاب المدينة للمهاجرين من سكان بورسعيد ومدن القناة الأخرى حيث بلغ عددهم ١٥٣٩١ شخصاً ، وأدى ذلك إلى تحقيق صافى هجرة لمصلحة دمياط قدره ٤٤٣٧١ شخصاً بنسبة ١٧ ٪ من جملة السكان عام ١٩٦٩م .

وتأتى منطقة القناة فى مقدمة مناطق مصر جذباً للمهاجرين من دمياط خاصة بورسعيد ، تليها القاهرة والإسكندرية .

ويفسر ارتفاع معدلات الهجرة النازحة من دمياط بالكساد الاقتصادى والركود التجارى الذى أصاب المدينة خلال النصف الأول من القرن العشرين وفى النصف الثانى من القرن التاسع عشر بسبب تدهور الميناء ، وتخلف النهضة التعليمية بالمدينة ، ورغبة العاملين فى مستوى معيشة أفضل، وقصر المسافة بين دمياط وكل من القاهرة والإسكندرية ومدن القناة ، وسهولة المواصلات .

ويتوزع سكان دمياط على أربعة أقسام رئيسية : أول – وثان – وثالث – ورابع . وقد اختلف توزيع السكان فى هذه الأقسام الأربعة من تعداد إلى آخر بحيث يمكن إبراز الأنماط الثلاثة الآتية :

١ – أقسام يتجه سكانها نحو الزيادة المطردة من تعداد إلى آخر ، وتشكل قسماً واحداً هو قسم أول الذى يشغل الطرف الجنوبى والجنوبى الغربى من المدينة . وقد بلغت نسبة سكانه حوالى خمس



شكل رقم (٤) توزيع سكان مدينة دمياط سنة ١٩٦٦

إجمالى سكان المدينة (٢٠,٨ ٪) فى تعداد ١٩١٧م زادت إلى ٢١,٥ ٪ فى تعداد ١٩٢٧م ، ثم إلى ٢٣,١ ٪ فى تعداد ١٩٣٧م ، وإلى أكثر من ربع إجمالى سكان المدينة (٢٦,٨) فى تعداد ١٩٤٧م ، ثم إلى ٢٩,٧ ٪ فى تعداد ١٩٦٠م ، واقترب نصيبه من ثلث سكان المدينة (٣٢,٨ ٪) فى تعداد ١٩٦٦م .

وتفسر زيادة السكان المستمرة فى هذا القسم بوجود أراض فضاء وكثرة العقبات التى تواجه نمو المدينة نحو الشمال خاصة لوجود المدافن فى هذا الاتجاه .

٢ – أقسام تتناقص نسبة سكانها بشكل دائم من تعداد إلى آخر ، وتشمل قسماً واحداً هو قسم ثان الذى ينحصر بين الأقسام الثلاثة الأخرى فى المدينة . ففى تعداد ١٩١٧م كانت نسبة سكانه ٢٩,٩ ٪ ، وانخفضت إلى ١٥,٤ ٪ فى تعداد ١٩٢٧م ، ثم إلى ١٤,٦ ٪ فى تعداد ١٩٣٧م . وإلى ١٣,٧ ٪ فى تعداد ١٩٤٧م . واستمر الانخفاض فى السنوات التالية بحيث لم تزد نسبة سكانه عن ١٣,٥ ٪ عام ١٩٦٠م و ١٢,٤ ٪ فى تعداد ١٩٦٦م .

ويفسر تناقص السكان فى هذا القسم بكساد حالة الأسواق والوكالات التجارية التى كانت تتركز فيه وقلة الأراضى الفضاء التى تعوق التوسع السكانى ، ثم هجرة سكانه باستمرار من القلب نحو الأطراف خاصة نحو الجنوب والجنوب الغربى .

٣ – أقسام تتأرجح نسبة سكانها بين الزيادة والنقصان ، وتشمل قسمى ثالث ورابع ، إذ ارتفعت نسبة سكان قسم ثالث من ٢٧ ٪ عام ١٩١٧م إلى ٣٠,٢ ٪ عام ١٩٢٧م ثم إلى ٣٠,٢ ٪ عام ١٩٣٧م . ثم أخذت هذه النسبة فى التراجع بعد ذلك خلال السنوات التالية فصارت ٢٩,٣ ٪ من جملة السكان بالمدينة عام ١٩٤٧م ثم إلى ٢٧,٨ ٪ عام ١٩٦٠م و ٢٧,٤ ٪ عام ١٩٦٦م .

أما قسم رابع فقد زادت نسبة سكانه فى بداية الثلث الأول من القرن العشرين من ٢٢,٣ ٪ من جملة سكان المدينة عام ١٩١٧م وإلى نحو ثلث إجمالى سكان المدينة (٣٢,٩ ٪) عام ١٩٢٧م ، ثم أخذت هذه النسبة فى التراجع المستمر خلال السنوات التالية فصارت ٣٢ ٪ من جملة سكان المدينة عام ١٩٣٧م ثم إلى ٣٠,٢ ٪ عام ١٩٤٧م و ٢٩ ٪ عام ١٩٦٠م ثم ٢٧,٤ ٪ عام ١٩٦٦م .

كثافة السكان :

مرت كثافة السكان بمدينة دمياط بمرحلتين متميزتين : الأولى خلال الفترة من (١٨٩٧ : ١٩٤٧م) ، وفيها كانت مدينة دمياط أعلى المحافظات المصرية كثافة بالسكان(١٤٥) حيث بلغت أربعة أمثال كثافة السكان فى محافظة القاهرة وثلاثة أمثالها بالإسكندرية والمنصورة وضعفين ونصف الضعف من كثافة سكان بورسعيد فى تعداد ١٨٩٧م . كما بلغت كثافة سكان دمياط أكثر من ضعف كثافة سكان القاهرة وضعف كثافة سكان الإسكندرية وثلاثة أمثالها بالمنصورة و ٣,٥ ضعف كثافة بورسعيد فى تعداد ١٩٤٧م . وخلال هذه الفترة كانت كثافة سكان مدينة دمياط ١٥١٤٤ نسمة / كم٢ عام ١٨٩٧م و ١٤٦٧٧ نسمة / كم٢ فى تعداد ١٩٠٧ و ١٥٤٩٢ نسمة / كم٢ فى تعداد ١٩١٧م و ١٧٤٥٤ نسمة / كم٢ فى تعداد ١٩٢٧م و ١١٥٣٦ نسمة /كم٢ فى تعداد ١٩٣٧م و ١٤٨٢٩ نسمة /كم٢ فى تعداد ١٩٤٧م . وتفسر الكثافة المرتفعة للسكان فى مدينة دمياط خلال هذه الفترة بضيق المساحة(١٤٦) ، حيث كانت تتأرجح بين ٢-٢,٣ كم٢ ولم تتجاوزها حتى عام ١٩٥٤م .

أما المرحلة الثانية فتبدأ من عام ١٩٥٤م ، وفيها انخفضت كثافة سكان المدينة عن المدن المصرية الأخرى حيث بلغت أقل من مثيلتها فى القاهرة مرتين ونصف المرة وأقل قليلاً من مثيلتها فى المنصورة فى تعداد ١٩٦٦م ، واستمرت فى التناقص بعد ذلك خلال السنوات التالية . وترجع انخفاض الكثافة فى هذه المرحلة إلى زيادة مساحة المدينة عن المرحلة الأولى بنحو ستة أضعاف حيث بلغت ١٢ كم٢ فى عامى ١٩٦٠ و ١٩٦٦م ، وبلغت كثافة سكان المدينة خلال هذه المرحلة ٥٩٨٢ نسمة/كم٢ و ٧١٩٤ نسمة/كم٢ فى تعدادى ١٩٦٠ و ١٩٦٦م .

ويعد قسم ثان أعلى أقسام مدينة دمياط فى كثافة السكان خلال الفترة من ١٩١٧ إلى ١٩٦٦م بسبب صغر مساحته (٠,١٩ كم٢) وزيادة النشاط التجارى فيه حيث كانت ٤٨٦٧٩ نسمة/كم٢ عام ١٩١٧م وبلغت ٥٦٢٦٣ نسمة / كم٢ عام ١٩٦٦م . أما أقل أقسام المدينة كثافة فهو قسم أول الذى بلغت كثافة سكانه ٧٣٣٣ نسمة/كم٢ عام ١٩١٧م ولم تتجاوز ٣٢١٧٢ نسمة/كم٢ عام ١٩٦٦م .

كذلك تعد مدينة دمياط أعلى مدن محافظة دمياط فى كثافة السكان، حيث زادت كثافتها عن المدينة التالية لها (فارسكور) بنحو ستة أمثال فى تعداد ١٩٠٧م كما كانت حوالى أربعة أمثالها فى تعداد ١٩٦٦م بحيث تعد مدينة دمياط قمة التركز السكانى فى نطاق محافظة دمياط ، إلى جانب كونها القلب المدنى والمركز الصناعى والتجارى والثقافى والإدارى فى الإقليم .

* * *

---

(١٤٥) صبرى (السيد) ، السابق ، ص ٥٢ .

(١٤٦) عبد الحكيم (محمد صبحى) ، السابق ، ص ٤٥٧ .

٥ – الصورة العامة لاستخدام الأرض

يتصف استخدام الأرض فى مدينة دمياط – بصفة عامة – بالتداخل وعدم وجود مناطق وظيفية متخصصة . ويمكن إبراز أهم الاستخدامات على النحو التالى :

١ - منطقة الحكم والإدارة :

لا توجد هذه المنطقة فى وسط المدينة مثل معظم المدن الأخرى، وإنما تتركز معظم منشآتها فى الجزء الجنوبى الغربى من المدينة على طول نهر النيل بحى النصارى وحى المحاريقة والحطاب ، وتضم معظم الإدارات الحكومية مثل ديوان المحافظة الذى كان يقع عام ١٩٠٩م بشارع الخمس على النيل مكان مستشفى الهلال الآن ، وسكن المحافظ ، ومجلس مدينة دمياط ، ومديرية الأمن التى نقلت إلى قسم رابع فيما بعد وكانت تعرف عام ١٩٠٩م باسم « القرة قول » وتقع بشارع الخمس خلف ديوان المحافظة مكان قهوة السنترال الحالية ، ومكتب البريد والسنترال ومجمع المحاكم والنيابة العامة ومجمع المصالح الحكومية ومكتب السجل المدنى ومصلحة الضرائب ومديرية الأوقاف ومديرية التربية والتعليم والغرفة التجارية ومقر الحزب الوطنى والمجلس الشعبى للمحافظة ومكتب الإعلام وقصر الثقافة ومكتب التأمينات الاجتماعية والإحصاء . كما كان يوجد بهذه المنطقة مكتب استعلام المساحة والشهر العقارى والتوثيق ، مكتب الشباب ومكتب الموازين والمكاييل والسجل التجارى ومديرية التموين ومصلحة الأملاك الأميرية . وإلى جانب هذه المنطقة تنتشر الاستخدامات الإدارية فى أقسام المدينة المختلفة مثل بندر دمياط فى حى معرى ومنطقة بوليس الشهابية بميدان الشهداء ومكتب المساحة على الضفة اليسرى لنهر النيل الذى كان يوجد بشارع الجلاء بجوار مدرسة ابن خلدون الابتدائية .

وقد أنشئت الكثير من مبانى هذه المنطقة على حساب الأراضى الخضراء التى كان تنتشر جنوب المدينة .

٢ - الاستخدامات التجارية :

كانت منطقة القلب التجارى فى بداية القرن العشرين بمدينة دمياط تتركز فى حى أمرية والحدادين وحى الربة والجمعة اللذين كان يوجد فيهما معظم الأسواق والوكائل ، والتى كانت تتخصص فيها كل سوق فى سلع معينة تعكس وظيفتها التجارية مثل سوق الخضار بشارع القبانى ،

وسوق القلل والأوانى الفخارية ، وسوق الربة ، وسوق الخميس ، وسوق الجمعة ، وسوق المربة ، وسوق الحسبة ، وسوق الغلال ، وسوق الصاغة ، وسوق التجار أو الشارع التجارى ، وسوق المنجدين ، وسوق الحدادين والسنانين ، كما كانت الوكائل تتركز فى شارع البحر الأعظم على نهر النيل مثل وكالة الصابون والشوريجى وغيرهما ، إلى جانب الأسواق أو المخازن الحكومية بحى النصارى جنوب غرب المدينة التى كانت تجمع فيها الأخشاب والسلع الأخرى الواردة للميناء ، ووكالة الملح والأرز فى حى البركة .

كذلك كانت هذه الاستخدامات فى الماضى تضم منطقة الجمرك بقسم رابع التى كانت تشكل ٠,٠٥٪ من مساحة المدينة ، والتى تحولت اليوم إلى مناطق سكنية وتجارية وخدمية .

أما فى الوقت الحاضر فتتوزع الاستخدامات التجارية فى كافة أنحاء المدينة ، وأهمها سوق الجملة للخضر والفاكهة بجوار مدافن المسلمين فى حى المنشية ، وسوق السمك الكبير بقسم ثالث ، وسوق السمك بالقنطرة . كما تتركز الخدمات التجارية فى الشارع التجارى ابتداء من التحامه بشارع فكرى زاهر حيث يوجد سوق الغلال والبلح وأسواق الأقمشة والصاغة وامتداده فى شارع الشرباصى حتى مسجد الشرباصى وبه حوالى ٤٢٪ من محلات المدينة . كذلك يمتد النشاط التجارى فى شوارع الجلاء وفكرى زاهر والشبطانى وأبو الوفا .

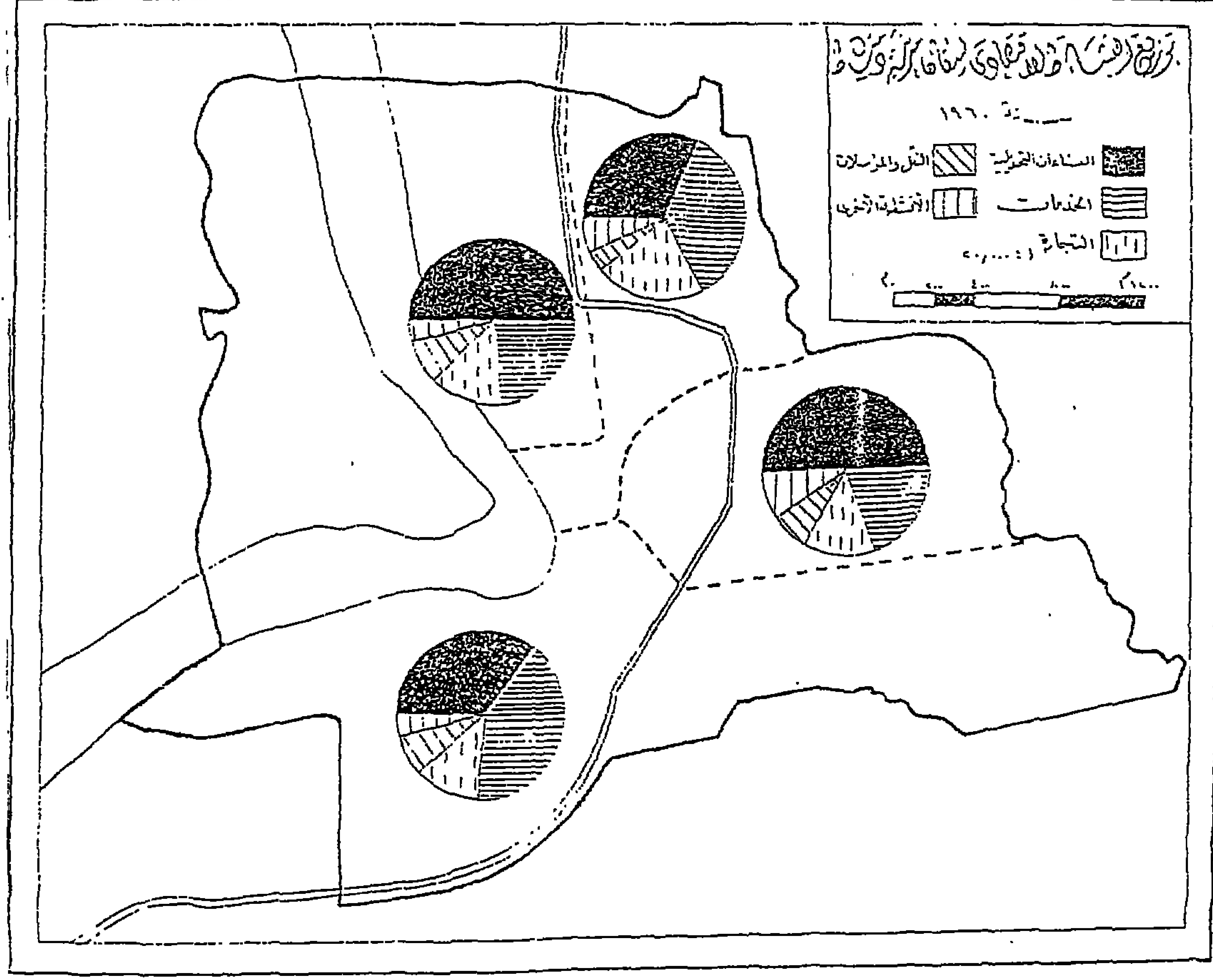
أما المصارف المالية فتتركز فى قسم أول جنوب غرب المدينة مثل البنك الأهلى وبنك مصر وبنك فيصل الإسلامى ، وفى شارع الجلاء مثل بنك القاهرة وبنك الإسكندرية .

٣ - مناطق الخدمات :

وتشمل عدة مناطق على النحو التالى :

(أ) منطقة الخدمات التعليمية :

وكانت تتركز فى بداية القرن العشرين بجوار منطقة الحكم والإدارة (٣٧ من ٦٦ مدرسة فى المدينة بنسبة ٥٦٪) ، وفى حى النصارى بقسم أول جنوب غرب المدينة مثل المدرسة الابتدائية القديمة مكان مصنع الغزل القديم أو الفابريقة ، ومدرسة الراهبات الفرنسيسكانيات ، ومدرسة الروم الأرثوذكس ، ومدرسة الإرسالية الإنجليزية ، ومدرسة أحمد الكتبى محل مدرسة المعالى الابتدائية الحالية ،


سنة ١٩٦٠
الصناعات التحويلية
النقل والمواصلات
الخدمات
الأنشطة الأخرى
التجارة

شكل رقم (٥)

ومدرسة المعينى ، إلى جانب مدرسة المتبولى بحى البركة ، والمكاتب الأهلية التى كانت تتوزع فى أنحاء المدينة المختلفة . بينما كان قسم ثان يضم حوالى ٢٠ ٪ من مدارس المدينة وقسم ثالث ١٣,٦ ٪ وقسم رابع ١٠,٦ ٪ من المدارس .

وفى الوقت الحاضر تتركز معظم الخدمات التعليمية – وبخاصة الثانوية – فى قسم أول حيث توجد مدرسة دمياط الصناعية ، والمدرسة الصناعية الزخرفية ، ومدرسة التربية النسوية ، ومدرسة دمياط الابتدائية ، والمدرسة الثانوية العسكرية ، ومدرسة الشرباصى الابتدائية ، وملجأ الأيتام ، وملجأ سرور بميدان سرور ، ومديرية التربية والتعليم ، ومدرسة محمد عبده ، ومدرسة اللغات ، ومدرسة اللوزى الثانوية للبنات ، ومدرسة المعينى الابتدائية ، والمدرسة التجارية الثانوية للبنات ، ومدرسة التجارة الثانوية للبنين، ومدرسة المعلمات الثانوية، والمدرسة الشرقاوية الابتدائية والإعدادية، ومدرسة ابن خلدون الابتدائية . كما توجد المدرسة الثانوية للمعلمين ومدرسة مشرفة .

وإلى جانب ذلك تنتشر المدارس فى أنحاء المدينة المختلفة مثل مدرسة باب الحرس ، والنصر بحارة النفيس ، والمتبولى والمعهد الدينى فى أقصى شمال غرب المدينة ، ومعهد دمياط الأزهرى الابتدائى ، إلى جانب الكليات الجامعية الجديدة التى تتركز فى شمال المدينة على طول نهر النيل .

ومن هذا يتضح وقوع معظم مناطق التعليم على أطراف الكتلة السكنية بالقرب من الأراضى الزراعية بسبب قلة الأراضى الفضاء داخل المدينة ، كما يتضح سوء توزيع الخدمة التعليمية بين أقسام المدينة .

(ب) منطقة الخدمات الصحية :

كانت هذه المناطق فى الماضى تتركز فى الجزء الجنوبى الغربى من المدينة ، حيث كان يوجد المستشفى الأميرى الذى أنشئ عام ١٩٢٥م ، والمشرحة والعيادة الخارجية وقسم الرمد الملحق بها ، ومستشفى الإنكلستوما والبلهارسيا ، ومستشفى الأمراض الصدرية بجوار كوبرى المعلمين ، ومستشفى الحميات ، ومركز رعاية الطفل ، ومركز الإسعاف ، ومستشفى الأمراض الجلدية بشارع السلطان حسين ، إلى جانب ثلاث صيدليات .

أما فى الوقت الحاضر فقد توزعت الخدمات الصحية فى أجزاء المدينة المختلفة حيث أعيد بناء مستشفى دمياط العام فى جنوب غرب المدينة ويلحق به المعمل المشترك ومركز الإسعاف ومركز نقل الدم والمستشفى المتنقل ، إلى جانب مستشفيات الأقسام الأربعة (أول وثان وثالث ورابع) ، والمستشفى العام فى شمال المدينة بحى المنتزه بجوار مديرية الأمن الجديدة ، ومستشفى الهلال مكان مركز الإسعاف القديم خلف السنترال العام، ويلحق به عيادة السكر والعيادة المتخصصة ومركز رعاية الطفل ، فضلاً عن مستشفى الأمراض الصدرية التى أنشئت عام ١٩٤٩م وبها عيادة الجذام ، ومستشفى الأمراض الجلدية والتناسلية والوحدة الصحية والمدرسية ، ومستشفى الطوارئ وعيادة الرمد بشارع طلعت حرب ، ومستشفى الحميات والأمراض المتوطنة ، ومركز تأهيل الناقهين من مرض الدرن على الجانب الأيمن لترعة عزبة البرج بمنطقة باب الحرس ، إلى جانب الصيدليات التى انتشرت فى أنحاء المدينة ، وعيادات الأطباء الخاصة ، والمستشفيات الأهلية التى تتركز فى قسم أول .

(جـ) مناطق الخدمات الأخرى:

وتشمل عدة مناطق على النحو التالى :

(أ) منطقة الخدمات الدينية:

وفيها تتوزع المساجد على أقسام المدينة بشكل شبه متساو مع تركز واضح حول وسط المدينة وعلى أطراف منطقة القلب التجارى ، إلى جانب أربع كنائس ثلاث منها فى حى النصارى بقسم أول والرابعة بقسم رابع (مارى جرجس) . وأهم المساجد بالمدينة : أبو المعاطى أو عمرو بن العاص كما يسمى أحياناً أو الفتح أو الجامع الكبير ، ومسجد البحرى الذى يرجع بناؤه إلى عام ١٦٠٠م ، ومسجد المعينى بقسم أول ، ومسجد المتبولى بحى البركة بقسم رابع الذى بنى عام ١٤٧٥م ، ومسجد شيحة بالقرب من المدافن ، ومسجد البدرى الذى أنشئ عام ١٦٩٤م وسط القلب التجارى للمدينة . وقد قدر على مبارك عدد المساجد بنحو ٤٥ مسجداً منها ٢٧ ملكًا للأوقاف والبقية للأهالى ، وعدد من المزارات والأضرحة والزوايا يتركز معظمها على طول الضفة اليمنى للنيل .

(جـ) منطقة المدافن :

وتبلغ مساحتها ١,٨ ٪ من مجموع مساحة المدينة ، وتتركز على الأطراف الشمالية والشرقية للمدينة التى كانت خالية من العمران فى الماضى ، لكنها أصبحت الآن وسط الكتلة السكنية محاطة بالمبانى من كل الجهات وتعوق الامتداد العمرانى فى هذا الاتجاه . وتتركز هذه المدافن فى حى المرقب والشهابية وفى حى المنشية .

ويمكن تمييز ثلاث مناطق لدفن موتى المسلمين : الأولى مدافن أبى المعاطى بجوار مسجد أبى المعاطى وبجوارها مقابر الصدقة بجوار مسجد الشيخ شيحة ومدافن السلخانة ، والثانية بجوار مسجد أبى الوفا ، أما الثالثة فهى مدافن الشيخ أصيل بحى البركة فى أقصى شمال المدينة ، أما مدافن النصارى فتوجد فى ثلاث مناطق أيضًا : الأولى مدافن الأورام الكاثوليك بجوار السلخانة فى حى المنشية ، والثانية مدافن الأقباط الأرثوذكس فى حى القنطرة ، وجبانة الروم الكاثوليك فى حى النصارى ، بالإضافة إلى مدافن مهجورة بأرض سرور فى حى المحاريقة والحطاب . وأخرى غير مستعملة فى منطقة (باب الحس بأرض الجنيدى) ومدافن إلياس سرور بمنطقة الشرباصى ، ومدافن الشيخ أصيل شمال غرب المدينة .

٤ - المنطقة الصناعية :

كانت تتركز فى الجزء الجنوبى الغربى من المدينة بقسمى أول وثان مثل مصنع شركة مصر لنسج الحرير ، ومصانع النسيج بقسم رابع ويعمل بها ٢٣,٦ ٪ من جملة عدد العاملين بالصناعة ، ومصنع الثلج ومعمل المياه الغازية ، إلى جانب ماكينات طحن الملح بجوار المعهد الدينى وبجوار الشيخ أصيل وكوبرى السيالة وشط الملح ، ومنطقة بناء السفن التى كانت توجد بجوار المعهد الدينى على الجانب الأيمن لنهر النيل وبجوار نادى دمياط فى البر الغربى للنيل ، فضلاً عن مضارب الأرز العديدة التى كانت تنتشر فى معظم أجزاء المدينة ومنها ستة مضارب بقسم رابع (بقطر – العدوى – اللوزى – مشرفة والكردانى – أبو عبد الله – فودة) ، وتسعة فى قسم ثالث (خضر – هندام – أبو عصية – الطويل – أبو زيد – حسين عمر – أبو العينين – عبد المنعم – الشيال) ، وأربعة بقسم أول (البدرى – أبو هندية – أبو حسين – العلايلى) . وكانت تنتشر آنذاك على أطراف المنطقة السكنية قبل أن يحيط العمران بها من كل جانب لحاجتها إلى مساحات كبيرة من الأرض ، إلى جانب مصانع النسيج الأهلية التى كانت تتركز فى قسم رابع .

توزيع المصانع في مدينة دمياط
سنة ١٩٧٣

النسيج (خاص)
منتجات ألبان
ضرب الأرز
الأثاث
الثلج
المياه الغازية
البلاط والرخام

١ : ٢٠٠٠٠

شكل رقم (٦)

وإلى جانب ذلك كانت معاصر الزيوت تنتشر فى المدينة وخاصة فى قسم ثان فى شارع سوق الخضار وسوق الحسية ، كما كانت صناعة الأحذية آنذاك أكثر الصناعات رواجًا فى المدينة وتنتشر مصانعها فى المدينة (١٤ ٪ من العاملين بالصناعة) خاصة فى قسمى ثان وثالث (١٤٢ مصنعًا فى ٢١٠ مصانع بالمدينة) مثل : (الفطايرى – الشاذلى – بدوى – الرفاعى – أبو زيد – الشامى) ، ومصانع شارع الشيخ على السقا وشارع النقراشى لقربها من مدابغ الجلود اللازمة لتزويدها بالجلود ، إلى جانب ورش أصغر فى أحياء الشبطانى والشرباصى والمنشية وفى شارع الرضوانية (التبليطة) .

وكانت صناعة الأثاث فى ذلك الوقت أقل انتشاراً من الصناعات السابقة ، وكان معظم مصانعها يتركز فى شارع سعد زغلول ومحدم على (الجلاء حاليا) ١٤٨ مصنعًا من ٤٨١ مصنعًا بالمدينة ، بينما كانت معامل منتجات الألبان يشتغل بها ٣,٥٧ ٪ من عدد المشتغلين بالصناعة عام ١٩٦٧م ويتركز فى قسم أول ١٨ مصنعًا من ٢٥ مصنعًا عام ١٩٧٢م (مثل الغالى والبسيونى – الجمال – أبو طبل– الزيات) كما كانت توجد بشارع محمد على (الحطاب) وشارع محمد عبده (ربيع) وشارع عبد الحى (المغربى) ، وشارع النصارى (نصار) .

أما فى الوقت الحاضر فقد تغيرت صورة الاستخدامات الصناعية عما كانت عليه من قبل ، فقد حل مصنع الغزل والنسيج محل مصنع الحرير على مساحة واسعة فى جنوب المدينة ، كما تحولت منطقة شطا إلى منطقة صناعية متخصصة فى صناعة الأثاث بالذات ، كما انتشرت ورش صناعة الأثاث فى كل أقسام المدينة وحاراتها، حيث تشغل الدور الأرضى من المساكن وبخاصة فى أقسام رابع وثالث وأول وصارت أهم صناعات المدينة على الإطلاق بحيث يمكن اعتبار المدينة كلها مصنعاً للأثاث والصناعات المرتبطة به مثل شق الخشب أو تجارته ، وزادت معارض الأثاث زيادة كبيرة فى كل أنحاء المدينة ، وأصبحت دمياط مركز صناعة الأثاث فى مصر ويشتغل بها أكثر من نصف عدد العاملين بالصناعة فى دمياط . وعلى عكس ذلك تقهقرت مصانع الأحذية واقتصرت على شارع على السقا ، كما انتقلت معظم مصانع الألبان خارج الأماكن التى كانت تشغلها من قبل وبخاصة معمل ألبان دمياط على الجانب الأيمن لترعة عزبة البرج قبل كوبرى المعلمين . كذلك زالت مصانع الثلج والمياه الغازية وماكينات طحن الغلال ومناطق بناء السفن ، وتحولت معظم المضارب إلى أماكن سكنية وأغلق معظمها وصار الكثير منها مخازن للأخشاب أو ورشًا للأثاث والأحذية وأفرانًا آلية أو ورشًا لصيانة سيارات الأوتوبيس .

كذلك تدهورت صناعة النسيج الأهلية التى كانت مزدهرة فى حى رابع إلى درجة كبيرة (٤٢ مصنعًا من ٤٨ مصنعًا فى المدينة) واقتصرت صناعة استخراج الملح على شط جريبة .

وفى عام ١٩٦٢م كانت هناك محاولة لتحديد مناطق الصناعة بالمدينة فى ثلاث حسب قرار مجلس مدينة دمياط ، الأولى جنوب المدينة فى منطقة المنية وتقسيم الجمل ، والثانية فى شمال شرق المدينة ، والثالث شمال غرب المدينة فى قسم رابع . ولكن بعد فترة قليلة من ذلك القرار اعتبرت دمياط كلها منطقة صناعية يصرح فيها بفتح الورش ذات القوى المحركة . كما كانت هناك فى عام ١٩٧٣م عدة مناطق صناعية : الأولى منطقة الشرباصى والريسة جنوب المدينة وفيها تتركز صناعة الأثاث ومنتجات الألبان ومصانع البلاط ، والثانية منطقة مصنع الغزل والنسيج الرفيع بجنوب المدينة ومصانع الكرينو والألبان والثلج والمياه الغازية ، أما الثالثة فكانت منطقة الشيخ على الصياد وبها مصانع للأثاث والأحذية والمخابز والحصير والأكياب ومصانع الحلويات وغيرها ، أما الرابعة فهى منطقة حى المنشية بقسم ثالث وبها مصانع للأثاث ومنتجات النخيل والكرينو وشباك الصيد ، والخامسة حى البركة بقسم رابع وبها مصانع النسيج الأهلى والأثاث والرخام ، أما السادسة فهى منطقة سوق الحدادين وسط القلب التجارى وبها محلات السباكة والحدادة ومحلات التطريز والتريكو .

٥ - مناطق الترفيه :

كانت الحدائق والمنتزهات تشغل مساحة محدودة جدًا من مدينة دمياط لا تتجاوز ٠,١٥٪ من جملة مساحتها ، وتوجد جنوب غرب المدينة ابتداء من ديوان المحافظة حتى النهاية الجنوبية الغربية على طول نهر النيل ، إلى جانب منطقتين للحدائق الخاصة الأولى فى جنوب المدينة بحى المحاريقة والحطاب وتشغلها حديقة سرور والثانية فى أقصى الشمال تغشلها حديقة وسيلى فخر بحى البركة ومشتل المرقب . كما كان يوجد منتزه البلدية بشارع سعد زغلول ومنتزه البلدية العمومى بجوار نادى دمياط ، ومنتزه آخر بجوار حوض تقطير المياه ، ثم منتزه البلدية فى الجانب الأيسر لنهر النيل أمام محطة السكك لحديدية ، إلى جانب المنطقة الخضراء فى ميدان محمد على والمدابغ وسرور وسوق الحسية .

أما في الوقت الحاضر فقد زالت معظم هذه الحدائق بسبب امتداد حركة العمران إليها ، وصارت المدينة – خاصة وسطها – تخلو من هذه المناطق باستثناء شريط ضيق يمتد على طول الكورنيش من الشمال إلى الجنوب ، إلى جانب منتزه الماشطة بجوار المعهد الدينى ، ومشتل البلدية بجوار ثكنات الجيش المرابط السابقة .

وبذلك تعد دمياط مدينة مختنقة بلا رئة تتنفس منها خاصة أجزاءها الداخلية .

أما الملاعب فكانت تتمثل فى الماضى فى نادى دمياط (البلدية) وملعب التنس الملحق به على نهر النيل جنوب غرب المدينة ، وملعب كرة القدم بالمدرسة الثانوية للبنين ، والساحة الشعبية فى أقصى جنوب المدينة وتشغل ثلاثة أفدنة ، ونادى الشبان المسلمين بشارع مصطفى كامل ، ونادى البطراوى بشارع ابن مروان بمنطقة على السقا . وقد هدمت معظم هذه الأندية والملاعب واقتصرت فى الوقت الحاضر على الساحة الشعبية جنوب المدينة والاستاد الرياضى خلف المدرسة الإعدادية للبنين ، إلى جانب نادى دمياط على الجانب الأيسر لنهر النيل ، بحيث لا تزيد المساحات التى تشغلها حاليا عن ٠,٣٩٪ من جملة مساحة المدينة .

وبالنسبة لدور السينما فكانت تتركز على أطراف منطقة القلب التجارى ، وكان عددها أربعة هى : اللبان بشارع محمد على (الجلاء حاليا) ، ودمياط بشارع طلعت حرب ، ومحمد على بشارع الجامع الجديد (التحرير) ، والقبانى بشارع سوق الخضار[١٤٧] . أما فى الوقت الحاضر فقد أغلقت هذه الدور كلها ولم يعد هناك سوى مسرح قصر الثقافة بشارع طلعت حرب .

٦ - الأراضى الفضاء والزراعية :

كانت هذه الأراضى تشغل ٧١,٦٪ من جملة مساحة المدينة فى الماضى ، أما فى الوقت الحاضر فقد قلت مساحتها بشكل حاد بسبب الامتدادات العمرانية الجديدة بحيث تكاد تختفى من وسط المدينة . كما قلت مساحة الأراضى الزراعية التى كانت تحيط بالمدينة فى المراحل السابقة بسبب امتداد العمران إليها بحيث وصلت المدينة إلى أطراف حدودها الإدارية فى كل الاتجاهات .

---

(١٤٧) جريدة دمياط ، العدد ٥٠٥ ، بتاريخ ١٩٤٧/١/٦م ، ص ٤ .

٧- مناطق السكن :

وتمتد فى كل أرجاء المدينة وتتمثل فى عدة أحياء هى : حى المنشية (حى الصيادين) ويضم ١٨ ٪ من جملة مساكن المدينة يعيش عليها ١٦,٧ ٪ من عدد سكانها ويعد أفقر أحياء المدينة ، وحى القنطرة إلى الغرب من حى المرقب والشهابية ويقترب من ضفة النيل غرباً ويضم ١٢,٢ ٪ من عدد مساكن المدينة و ١١,٨ ٪ من جملة عدد السكان ، وحى البركة شمال حى القنطرة بشمال المدينة ويضم ١٢ ٪ من المساكن و ١٢,٧ ٪ من عدد السكان ، وحى المرقب والشهابية شرق حى القنطرة وحى البركة ويضم ١٠,٧ ٪ من عدد المساكن بالمدينة و ٨,١ ٪ من جملة السكان ، وحى الشرياصى والشبطانى فى شرق المدينة ويضم حوالى عشر عدد المساكن (١٠,٦ ٪) وعشر السكان (١٠,٤ ٪) ، ثم حى الكتاتنة والعيد غرب حى المنشية وجنوب حى المرقب والشهابية وبه ١٠,٣ ٪ من المساكن و ٩,٦ ٪ من عدد السكان ، ثم حى الرية والجمعة فى قلب المدينة وبه ٧,٨ ٪ من عدد المساكن و ٧,٦ ٪ من جملة عدد السكان ، وحى المحاريقة والحطاب جنوب المدينة وبه ٧,٧ ٪ من المساكن و ٨,٦ ٪ من عدد السكان ، وحى الرية والحدادين فى قلب المدينة التجارى وبه ٧,٧ ٪ من المساكن و ٩ ٪ من عدد السكان ، ثم حى النصارى بجوار حى الشرياصى والشبطانى وبه ٣ ٪ من والمساكن و ٥,٤ ٪ من السكان وكان يمثل الحى الأوروبى وسكن النصارى فى المدينة .

وإلى جانب هذه الأحياء القديمة ظهرت فى السنوات الأخيرة عدة مناطق سكنية جديدة مثل عزبة ناصر والجندى وعثمان وشط الملح ومنطقة أبو هندية وأرض النجدة فى شرق المدينة ، ومنطقة الأعصر فى الشمال ، ومنطقة المظلوم والخزاين فى الجنوب .

وتشكل هذه المناطق السكنية الجزء الأكبر من مساحة المدينة .

٨- مناطق المرافق العامة :

تتركز معظم المرافق فى جنوب المدينة ، وأهمها صهريج المياه الحكومى ، والصهاريج الخاصة مثل أبو العزم بحى البركة ، وباب الحرس بجوار مسجد ناصر بالمنشية ، والحمامصى بحى الشبطانى والشرياصى ، وسبيل الملا بجوار جبانة أبو المعاطى ، كما يتمثل فى مقلب القمامة الذى كان يوجد بجوار تل العظم بحى الشهابية وإلى جانب مقالب فرعية خارج المدينة ، كما كانت توجد الشفخانة الخاصة بالبلدية فى أرض خطاب بجوار باب الحرس وهى محطة لتحسين نسل الحيوانات .

أما الحمامات الشعبية فكانت متعددة بالمدينة مثل حمام البصل بحى النصارى بشارع الخمس، وحمام النعيم بحى القنطرة ، وحمام سوق الجمعة بشارع النقراشي حاليا ، وحمام التجار أو سوق الخضار بشارع سوق الخضار ، وقد قدمت جميعها الآن .

إلى جانب ذلك توجد أحواض لتقطير المياه ، ومحال للتبخير وإسطبلات السوارى ، وإسطبلات البلدية ، ومخازن البلدية فى جنوب غرب المدينة ، إلى جانب مرافق أخرى على الجانب الأيمن لترعة عزبة البرج ، ومحطة رفع المياه بجوار كوبرى المعلمين ، والسلخانة فى شمال المدينة ، وكلها كانت فى أطراف المدينة البعيدة عن العمران ، وقد أزيل معظمها الآن .

أما مركز الإطفاء فكان يوجد بشارع محمد على (الجلاء حاليا) ثم نقل إلى شارع فكرى زاهر أمام سوق السمك الكبير ، كما توجد شبكات المياه والكهرباء والهاتف والتلغراف العمومى خلف مستشفى الهلال الحالية . أما مخازن الغاز فتوجد فى الجانب الأيسر لنهر النيل بجوار محطة السكك الحديدية .

أما مواقف النقل والمواصلات فتوجد على أطراف المدينة ومنها : موقف شركة أوتوبيس شرق الدلتا بجوار باب الرس وموقف تاكسى بورسعيد والإسكندرية بجواره ، موقف المنصورة وكفر سعد بجوار محطة السكك الحديدية على الجانب الأيسر للنيل . أما محطة سكة حديد وجه بحرى التى كانت توجد بجوار موقف أوتوبيس شرق الدلتا فقد ألغيت حاليا بينما اقتصرت حركة السكك الحديدية بالمدينة على الجانب الأيسر لنهر النيل .

٦ - المشكلات الحضارية والتخطيط للمستقبل

تتمثل أهم المشكلات الحضارية لمدينة دمياط والتخطيط لحلها فى المستقبل فى النقاط الآتية :

أولا - المشكلات المتعلقة بالتركيب الداخلى :

١ - توسط المدافن - بمختلف أنواعها - للمناطق السكنية فى الوقت الحاضر . ومن الضرورى نقلها إلى مكان آخر يفضل أن يكون بالمنطقة المجاورة للميناء ، مع إحاطة المدافن الحالية بسياج من الأسوار أو الأشجار ومنع الدفن فيها .

٢ - انتشار الورش الصناعية - للموبيليا والأحذية وغيرها - فى الأدوار السفلى من المساكن مما يتسبب فى إزعاج السكان واختلاط الوظيفة الصناعية بوظيفة السكن . والمقترح إنشاء منطقة

صناعية أو أكثر يفضل أن تكون على أرض السنانية بجوار أسوار الميناء وعدم الترخيص بفتح محلات صناعية أو ورش فى المناطق السكنية بالمدينة .

٣ – انتشار محلات إصلاح السيارات والكاوتش والسمكرة واللحام فى وسط المدينة وأقسامها المختلفة ، والمقترح نقلها إلى جنوب المدينة فى مجمع واحد .

٤ – وقوع محطات البنزين والتشحيم فى وسط الكتلة السكنية مما يتسبب فى تلوث الشوارع المحيطة ، والمقترح نقلها إلى مداخل ومخارج المدينة .

٥ – بقاء بعض مضارب الأرز القديمة فى وسط الكتلة السكنية والمقترح نقل هذه المضارب إلى أطراف المدينة أو إلغاء وجودها والاستفادة من المساحات التى تشغلها فى توسيع المناطق الخضراء والحدائق والمنتزهات .

٦ – كثرة العشوائيات والمناطق غير المخططة خاصة على أطراف المدينة وفى الاتجاه الشرقى لها ، والمقترح وضع خطة لإصلاح هذه العشوائيات وتخطيطها وتزويدها بالمرافق الضرورية ، مع عدم السماح بإقامة مناطق تقسيم جديدة دون ترخيص من السلطات التنفيذية .

٧ – ضيق الرقعة السكنية الحالية بالمساكن وعدم وجود أراض فضاء لاستيعاب زيادة السكان . والمقترح إنشاء مناطق سكنية جديدة فى الأماكن المناسبة لذلك وبخاصة شمال حى المنتزه الحالى، وطريق كورنيش النيل الغربى باتجاه رأس البر ، وجنوب مدرسة دمياط الصناعية الثانوية ، ومناطق غيط النصارى وشطا وشط جريبة وطريق السيالة الجديدة ، وطريق دمياط – بورسعيد ، ومناطق مضارب الأرز ، والمنطقة على جانبى حرم ميناء دمياط بطول ٣,٥ كم .

٨ – انتشار المساكن من دور واحد أو دورين وهو ما يساعد على قلة السكنى وعدم استيعاب السكان الجدد ، والمقترح تشجيع عملية إقامة المساكن ذات الأدوار المتعددة مع الأخذ فى الاعتبار ارتفاع منسوب المياه الباطنية .

٩ – وقوع مدبح المدينة (السلخانة) والحظائر المرتبطة بها بالقرب من المساكن وما ينتج عن ذلك من تلوث ، والمقترح نقلها إلى الطرف الجنوبى من المدينة أو ناحية شطا وغيط النصارى بجوار مزرعة المجارى مع إنشاء أحواض لغسيل الخضراوات بجوار مداخل المدينة ، وإقامة محطة للطب البيطرى جنوب شرق المدينة .

١٠ – انتشار مقالب القمامة فى أنحاء المدينة مع ما يسببه ذلك من تلوث ، والمقترح نقل هذه المقالب إلى جنوب شرق المدينة وتجميعها فى مقلب واحد خارج الحدود الإدارية للمدينة .

١١ - ارتفاع سعر الأراضى خاصة فى منطقة القلب التجارى وهو ما يعوق التوسع السكنى ، والمقترح توسيع نطاق المدينة وتخطيط المناطق الجديدة وتوفير قطع الأراضى بأسعار معقولة .

١٢ - انتشار الأراضى والخرائب التابعة لوزارة الأوقاف وبقاؤها غير مستغلة ، والمقترح قيام وزارة الأوقاف ببيع هذه الأراضى واستثمار عائدها فى توفير الأراضى الصالحة للبناء بالمدينة .

١٣ - قلة الأراضى الخضراء بالمدينة واختناق أجزاء عديدة من المدينة بسبب ذلك ، والمقترح التوسع - بقدر الإمكان - فى توفير هذه الأراضى وبخاصة فى وسط المدينة وعلى طول جانبى نهر النيل وفى مناطق التقاسيم الجديدة وبواقع فدانين لكل ألف من السكان .

١٤ - عدم وجود حدود واضحة لأقسام المدينة الأربع والحاجة إلى إنشاء أقسام جديدة فى مناطق التوسع السكنى ، ويقترح إعادة تخطيط الحدود بين الأقسام بحيث تفصلها شوارع مستقيمة واضحة المعالم ، مع إنشاء أقسام جديدة لخدمة مناطق السكن الجديدة .

١٥ - كثرة الحارات والأزقة وانتشار الأماكن المسدودة فى كثير من الأجزاء ، والمقترح وضع تخطيط مستقبلى للقضاء على الأزقة والشوارع الملتوية وفتح الحارات على بعضها وعلى الميادين العامة والشوارع الرئيسية .

١٦ - ضيق الرقعة المساحية للمدينة وعدم التوسع فيها منذ منتصف القرن العشرين وعدم وجود أراض فضاء وسط الكتلة السكنية الحالية ، ويقترح إعادة تخطيط الحدود الإدارية الحالية للمدينة وضم القرى المجاورة إلى نطاق المدينة للاستفادة من الأراضى الفضاء بها فى التوسع السكنى للمدينة .

١٧ - قلة الميادين فى المدينة وعدم اتساعها . والمقترح التوسع فى إنشاء الميادين فى أنحاء المدينة وزيادة مساحة الموجود منها حاليا .

١٨ - توسط الملاعب الرياضية (الساحة الشعبية واستاد دمياط الرياضى) المناطق المسكونة وإحاطتها بالمساكن من كل اتجاه ، والمقترح نقل هذه الملاعب إلى أطراف المدينة خاصة باتجاه ميناء دمياط وفى جنوب المدينة بعد قرية السنانية ، مع استثمار الأراضى التى تشغلها فى إقامة مناطق سكنية جديدة وأراض خضراء ومنتزهات .

١٩ - تأخر التصديق على مشاريع التقاسيم الجديدة ، والمقترح الإسراع باعتمادها تجنبًا للعشوائية والحد منها وللمساهمة فى توفير قطع الأراضى اللازمة للبناء .

٢٠ – ضيق شوارع المدينة وعدم كفايتها لاستيعاب حركة المارة أو السيارات بسبب ضيق الرقعة المساحية للمدينة وخطة المدينة التى كان الدفاع والحماية أساسها . والمقترح العمل على توسيع هذه الشوارع حتى تستوعب حركة المرور وبحيث لا تقل مساحتها عن (٢٥٪ – ٤٠٪) من إجمالى مساحة المدينة .

٢١ – انعدام الشوارع التى تخترق المدينة من الشمال إلى الجنوب لعدم وجود خطة واضحة للمدينة ، والمقترح إنشاء شارعين يخترقان المدينة فى هذا الاتجاه، الأول من نهاية شارع أبو الوفا – النقراشي – الشبطاني بعرض ٢٠ م ، والثانى من شارع صلاح الدين حتى حى الشبطانى وبعرض ٢٠ م أيضاً .

٢٢ – قلة المناطق الخضراء فى المدينة وهو ما يتسبب فى اختناقها ، والمقترح الأخذ بأسس تخطيط المدن وتخصيص مساحة تتراوح نسبتها بين ١٥٪ – ٢٥٪ من إجمالى مساحة المدينة لزراعة الزهور ونشر الحدائق والمنتزهات كمتنفس للمدينة مع تشجير الشوارع الرئيسية على الأقل .

٢٣ – عدم ترقيم المنازل واختلاف تسميتها لدى الأجهزة الحكومية المختلفة ، والمقترح استكمال مشروع ترقيم المنازل وتوحيد تسميتها لدى الجهات الحكومية بحيث يعرف الشارع الواحد باسم واحد لدى هذه الأجهزة جميعاً .

٢٤ – عدم الفصل بين الاستخدامات الوظيفية فى مشروعات التقسيم الجديدة ، والمقترح تخصيص كل المساحات المحددة للمبانى والمساكن فى هذه المشروعات لأغراض السكنى دون تداخل مع مشروعات الصناعة أو التجارة ، مع عمل مجمعات تجارية وصناعية فى أجزاء متفرقة من هذه المشروعات .

٢٥ – عدم تناسب مشروعات التقسيم الجديدة مع المخطط العام للمدينة ، والمقترح مراعاة تناسب هذه المشروعات مع المخطط العام للمدينة من حيث خطوط التنظيم أو عروض الشوارع أو المناطق الصناعية المحددة .

٢٦ – انخفاض مناسيب أراضى مشروعات التقسيم الجديدة عن منسوب الشوارع العامة بالمدينة ، والمقترح ضبط هذه المناسيب مع منسوب الشوارع العامة بهدف منع تراكم البرك والمستنقعات .

ثانياً - بالنسبة للنواحي المعمارية :

١ – التنافر الواضح فى طابع البناء فى مساكن المدينة خاصة بين المساكن الجديدة والقديمة ، والمقترح وضع طابع خاص للبناء فى كل قسم أو فى بعض الأحياء والشوارع يكون معلماً مميزاً لها يعكس تاريخها وأهميتها .

٢ – اختلاف عروض الشوارع من منطقة لأخرى ، والمقترح توحيد عرض الشارع الواحد من أوله إلى آخره تبعاً لأوسع جزء فيه .

٣ – عدم جدوى إنشاء الأرصفة فى بعض الشوارع بسبب الاعتداء عليها بالإشغالات المختلفة أو لقلة عروضها ، والمقترح التشدد فى عدم إشغال هذه الأرصفة وزيادة عروضها .

٤ – عدم وجود خطة واضحة فى مناطق التقاسيم الجديدة وتنافر عروض وسعة الشوارع من جهة لأخرى ، والمقترح اتباع الخطة الشبكية (الهندسية) فى مناطق التقاسيم الجديدة وإنشاء شوارع مستقيمة بها لا تقل عروضها عن عشرة أمتار .

ثالثا - بالنسبة للنقل والمواصلات :

١ – توسط محطة سكك حديد الحكومة للكتلة المبنية فى الوقت الراهن بعد أن كانت فى الماضى بعيدة عن العمران . والمقترح نقل هذه المحطة إلى خارج الكتلة السكنية عند بداية طريق السنانية – رأس البر ، والاستفادة من أرض المحطة الحالية فى زيادة مساحة الحدائق والمنتزهات وفى توسيع الرقعة السكنية .

٢ – ضيق الخط الحديدى بين دمياط والمنصورة وعدم كفايته لاستيعاب حركة النقل بين المدينتين فى الوقت الحاضر . والمقترح ازدواج هذا الخط وتسيير قطارات ديزل فاخرة على خط دمياط – القاهرة مع استبدال الوحدات القديمة بأخرى جديدة ، ومضاعفة عدد القطارات بين دمياط والإسكندرية .

٣ – عدم استفادة بعض المناطق الجديدة ومشروعات التنمية من خدمات السكك الحديدية الحكومية ، والمقترح مد خطوط السكك الحديدية إلى ميناء دمياط الجديد ، وعمل وصلة من خط دمياط – المنصورة إلى رأس البر بجوار طريق دمياط – رأس البر الشرقى .

٤ – ضيق مداخل المدينة ومخارجها وعدم قدرتها على استيعاب حركة المرور مع الأقاليم المختلفة ، والمقترح توسيع مدخل دمياط – فارسكور إلى ٣٠ متراً وجعله مزدوجاً وتجميله بالحدائق والمنتزهات المفتوحة للجماهير خاصة بعد ردم ترعة عزبة البرج من المعلمين إلى الشهابية ، وتوسيع مدخل دمياط – السنانية – المنصورة إلى ٣٠ متراً وتحويله إلى طريق مزدوج وعمل منطقة للمرور البطيء فيه ، وتوسيع مدخل دمياط – عزبة البرج إلى ٢٥ متراً وجعله مزدوجاً ، وتجميل مدخل دمياط – عزبة اللحم وإنارته وتزيينه ، وتوسيع مدخل دمياط – غيط النصارى إلى ١٨ متراً ورصفه وإنارته ، وتحسين مدخل دمياط – السيالة ، ومدخل دمياط – شط جريبة ودمياط – شط الملح حتى تتمكن من استيعاب حركة المرور المزايدة من المدينة وإقليمها .

٥ – تخلف المواصلات النهرية بين دمياط وباقى الجمهورية ، والمقترح تحسين هذه المواصلات عن طريق إنشاء سد جديد بهويس على النيل جنوب السد الحالى مع عمل قناة لتمرير المياه إلى البحر ، وتحسين وزيادة المواصلات البخارية (اللنشات) التى تربط دمياط برأس البر ، مع تحسين المواصلات النهرية بين دمياط وبورسعيد عن طريق بحيرة المنزلة بإنشاء خط ملاحى سريع ومنتظم بينهما .

٦ – عدم كفاية المواصلات البرية الحكومية التى تربط دمياط بالجهات المجاورة لها ، والمقترح تحسين هذه المواصلات عن طريق تدعيم أسطول شركة النيل العامة لأوتوبيس شرق الدلتا بعدد مناسب من السيارات الحديثة ، مع رصف الطرق التى تربط المدينة بإقليمها ، وربط رأس البر بمصيف جمصة بطول ٢٠ كيلو متراً لزيادة حركة السياحة بين المصيفين .

٧ – صعوبة الانتقال بين جانبى المدينة الشرقى والغربى عن طريق نهر النيل بسبب قدم الكبارى أو حاجتها المستمرة للصيانة . والمقترح إنشاء كبارى جديدة على النيل تربط جانبى المدينة ببعضهما وبخاصة جنوب المدينة .

٨ – مبيت السيارات فى الشوارع وغسيلها مما يتسبب فى ضيق الشوارع وقذارتها ، والمقترح إنشاء جراج حكومى عام وعدد من الجراجات الأهلية لمبيت هذه السيارات .

٩ – وجود مواقف السيارات الأجرة التى تربط المدينة بما يجاورها فى وسط المدينة وهو ما يزيد من تعقد حركة المرور ، والمقترح نقل موقف سيارات بورسعيد وموقف الأوتوبيس من مكانهما الحالى إلى بداية طريق دمياط – بورسعيد ، ونقل موقف سيارات الإسكندرية والمنصورة وكفر سعد

فى مجمع واحد على طريق دمياط – السنانية ، ونقل مواقف سيارات دمياط – القاهرة إلى موقف واحد على طريق دمياط – المنصورة ، ونقل موقف سيارات دمياط – فارسكور إلى نقطة جديدة جنوب المدينة .

١٠ – تعقد حركة مرور السيارات بالمدينة ، والمقترح جعل المرور فى اتجاه واحد فى بعض الشوارع الرئيسية ومنع وقوف السيارات للانتظار على جوانب الطرق الرئيسية .

١١ – توسط مكتب بريد دمياط للمنطقة الخضراء على شاطئ نهر النيل ، والمقترح نقل هذا المكتب إلى مكان آخر وتحويل كامل المنطقة التى يوجد فيها إلى ساحة خضراء ومنتزه عام للسكان .

رابعاً - بالنسبة للخدمات والمرافق العامة :

١ – عدم وجود مناطق خضراء فى التقاسيم الجديدة ، والمقترح تخصيص ٤٠٪ من مساحة هذه التقاسيم لإقامة حدائق ومنتزهات للترفية مع تخصيص ١٠٪ من مساحتها لإقامة الملاعب العامة .

٢ – خلو مناطق التقاسيم الجديدة من مشروعات الخدمات العامة ، والمقترح تخصيص المساحات الكافية لهذه المشروعات لإقامة المدارس والوحدات الصحية ومكاتب البريد والهاتف والبرق والمساجد ومواقف السيارات والأسواق التجارية .

٣ – خلو بعض أقسام المدينة من المدارس الثانوية والإعدادية مما يزيد من رحلة الذهاب إلى المدرسة ، والمقترح التوسع فى إنشاء هذه المدارس خاصة فى قسمى ثالث ورابع .

٤ – عدم وجود مكتبات عامة كافية ، والمقترح إنشاء مكتبة عامة فى كل قسم من أقسام المدينة ، مع التوصية بإنشاء فرع لدار الكتب فى منطقة السنانية .

٥ – خلو المدينة فى الوقت الراهن من دور السينما أو المسارح عدا مسرح الثقافة ، والمقترح إنشاء عدد من دور السينما بواقع دار فى كل قسم مع إنشاء مسرح عام بالمدينة .

٦ – عدم وجود الأراضى الفضاء اللازمة لإنشاء المشروعات الصحية الجديدة ، والمقترح إنشاء هذه المشروعات فى منطقة غيط النصارى .

٧ – الازدحام الشديد للسكان وسط المدينة ، والمقترح تخفيض الكثافة السكانية فى هذه المنطقة إلى ما لا يتجاوز (١٥٠ – ٢٠٠) شخص فى الفدان الواحد .

٨ – انتشار الباعة الجائلين فى شوارع المدينة مما يزيد من تعقد حركة المرور ، والمقترح إنشاء عدد من الأسواق يُجمع فيها الباعة الجائلين حسب نوع السلعة التى يتاجرون فيها لتخفيف الازدحام بالشوارع .

٩ – قلة مناطق الاصطياف والترفية وهو ما يتناقض مع اتساع مساحة الجبهات المائية التى تشرف عليها المدينة ، والمقترح إنشاء عدد من مناطق الاصطياف الجديدة فى مناطق شطا والشاطئ الشرقى للنيل أمام رأس البر شمال فنار دمياط الحالى ، ومنطقة الجربى جنوب مصيف رأس البر ، والشواطئ الكثيرة بالجزر العديدة التى تنتشر فى بحيرة المنزلة .

١٠ – عجز شبكات المرافق العامة – الكهرباء والمياه والصرف الصحى – عن خدمة التوسعات الجديدة بالمدينة . والمقترح تدعيم شبكات المياه والكهرباء والصرف الصحى حتى تستطيع مواجهة الطلبات الجديدة عليها .

١١ – تلوث مياه نهر النيل بسبب الصرف الصحى إليه ، والمقترح وقف الصرف الصحى فى مياه النيل منعاً باتا بحيث يصبح صالحاً للاستخدام .

١٢ – عدم صلاحية مياه دمياط للشرب بسبب ارتفاع نسبة الأملاح بها لوقوع المآخذ والترع التى تأخذ منها محطات المياه فى نهاية الترع ، والمقترح تخفيض نسبة الملوحة فى مياه الشرب بالمدينة حتى تصبح مطابقة للمواصفات العالمية .

* * *

مدينة رشيد

أستاذ دكتور/ محمد على بهجت الفاضلى(*)

مقدمة:

تقع مدينة رشيد (٥٨٤٣٢ نسمة حسب تعداد ١٩٩٦) عند التقاء خط طول ٢٥ َ ٣٠ ْ ودائرة عرض ٠٥ َ ٣١ ْ وتمتد على مساحة تصل إلى ٧٠٠ فدان وعلى بعد ١٠ كم إلى الجنوب من مصب فرع رشيد . وهى عاصمة لمركز إدارى يحمل اسم المدينة والذى يشكل أحد مراكز محافظة البحيرة. وتقع المدينة على مسافة تصل إلى ٥٥ كم بعيداً عن مدينة دمنهور قاعدة المحافظة التى تقع على بعد ٦٨ كم إلى الجنوب الشرقى من مدينة الإسكندرية وعلى بعد ٢١١ كم من القاهرة .

ومن بين المراكز العمرانية الواقعة على فرع رشيد هى أكثر هذه المراكز تطرفاً نحو الشمال أى أنها تشغل منطقة بارزة من ساحل البحر المتوسط وهى خاصية أثرت على طبوغرافية المنطقة التى تقع بها المدينة كما أثرت على وظائف المدينة المحلية والإقليمية .

ويمتد تاريخ المدينة إلى العصر الفرعونى حيث كانت مركزاً دينيا وتجاريا ودفاعيا ، وامتدت أهميتها عبر التاريخ فى العصور القديمة (اليونانية والرومانية والعربية) . ورغم أهمية المدينة القديمة والحديثة فإن موضعها ليس محدداً بمنطقة معينة – من الناحية الأثرية – حتى الآن .

وترجع أهمية المدينة إلى اعتبارها مركزاً للأنشطة الحرفية والصناعية المرتبطة بالخدمات المتعددة بالمنطقة التى تعتبر قاعدة إدارية لها . ورغم تبعية مركز رشيد لمحافظة البحيرة وتبعية مركز مطوبس (على الجانب الشرقى لفرع رشيد) لمحافظة كفر الشيخ إلا أن الاتصال قائم بين المراكز العمرانية بين المحافظتين وترتبط قرى كفر الشيخ بمدينة رشيد من ناحية الخدمات

(*) أستاذ ورئيس قسم الجغرافيا ، عميد كلية آداب دمنهور السابق .

والتسويق على الأقل . وهكذا فإن الحدود الإدارية تعتبر معوقاً لحركة السكان والوصول إلى فعالية الخدمات الآن خاصة فى مجال التعليم والصحة .

وتأتى دراسة مدينة رشيد وفق منهج إقليمى يتناول الأبعاد المكانية للمدينة ودراسة السكان واستخدام الأرض والتركيب الوظيفى ومستقبل المدينة وفق العناصر التى تنتشر فى إطارها دراسة المدن العربية والنقاط المطلوب دراستها فى لجنة الجغرافيا بالمجلس الأعلى للثقافة .

الإطار المكانى لمدينة رشيد

أولا - ظاهرات السطح :

يتشكل معظم سطح منطقة رشيد – التى تشكل المدينة جزءاً منه – فى معالم محددة هى : النيل ، المنطقة الساحلية وبحيرة إدكو ، والتكوينات الرملية .

١ - فرع رشيد (النيل) :

(أ) النهر والمدينة :

إذا كانت مصر هبة النيل كما قال «هيرودوت» فإن رشيد هى بنت النيل أو شقيقته ؛ فكان للنهر أثر كبير فى تطور المدينة وتركيبها العمرانى وبنائها الوظيفى ، فوق كونه محور اتصال يربط رشيد بالمناطق الأخرى فى مصر . والحقيقة أن الركن الشمالى الغربى من دلتا نهر النيل والذى تشكل فيه مدينة رشيد بؤرة عمرانية ، كان ذا أهمية خاصة من الناحية الدفاعية ، وذلك لأن الغزوات المتتابعة والقادمة من الشمال كانت رشيد نقطة دفاعية أمامها ومركزاً عسكرياً له أهمية خاصة . ومن هنا فقد كان من الضرورى تحصين شاطئ النهر خاصة عند مصبه فى البحر باعتباره طريقًا ملاحياً مهماً يربط رشيد بالداخل . كان هذا هو الحال منذ مصر الفرعونية حتى وضعها الحالى فلا زالت استخدامات الأرض العسكرية سائدة فى المنطقة المحيطة بالمصب .

وكان النهر من ناحية أخرى محور اتصال بالمدينة كمركز صناعى يرتبط بداخل البلاد حيث المنتجات الزراعية والموارد الأولية اللازمة لقيام الصناعة التقليدية فى رشيد . والنهر كذلك محور ربط بين الاستيطان البشرى على جانبيه الشرقى والغربى . ظل الحال كذلك ردحاً من الزمن ولكن

أهمية النهر كطريق ملاحى قد تناقصت بل وتلاشت بعد إغلاق ميناء رشيد البحرى النهرى بفعل الإطماء النهرى من ناحية ولظهور المنافسة بين رشيد والمراكز الساحلية التى تطورت تباعاً وأهمها الإسكندرية ودمياط وبورسعيد من ناحية أخرى وخسرت رشيد تماماً فى هذه المنافسة خاصة منذ النصف الثانى من القرن التاسع عشر حيث توقفت أهمية التجارة الدولية فى اقتصاد رشيد أى أن الاقتصاد المحلى كان مرتبطاً بالنهر حتى العقد السابع من القرن العشرين حيث فقدت المدينة جزءاً خطيراً من قاعدتها الاقتصادية للآثار الجانبية للسد العالى وانقطاع فيضان النهر ليس فقط للنشاط النقلى ولكن لاندثار أهمية الثروة السمكية (السردين) . ورغم هذه النكسة الاقتصادية التى لازالت تعانى منها رشيد فإنها كانت ولازالت مركز ترفيه واصطياف لسكان الأقاليم الأخرى .

(ب) التطور المورفولوجى للنهر وآثاره :

يُعد الجزء الأدنى من فرع رشيد حيث تقع المدينة وهو الوريث للفرع «البولبيتينى» الذى يقترب مصبه مع موقع المصب الحالى والذى يمثل أحد أفرع نهر الدلتا القديمة والتى اندثرت من القرن السادس لأسباب عديدة وقد وردت معلومات تاريخية عن فرع «بولبيتين» عن «جان بول»[1] الذى لخص فى كتابه آراء «هيرودوت» (القرن الرابع قبل الميلاد) و «سترابون» (القرن الميلادى الأول) وبطليموس (القرن الثانى الميلادى) حيث حدد أن هذا الفرع كان أحد فروع الدلتا السبعة وأن هذا الفرع إضافة إلى الفرع «الفاطميتى» كانا فرعين صناعيين وليسا طبيعيين كالخمسة فروع الأخرى . وكان الفرع «الفاطميتى» يبدأ من عند سمنود وينتهى عند دمياط أى يتفق تقريباً مع فرع دمياط الحالى . أما الفرع «البولبيتينى» («ثالى» عند «بطليموس») فكان يأخذ من الفرع «الكانوبى» وذلك عند زاوية البحر حتى رشيد (وكانت رشيد آنذاك تُسمى «بولبيتين») .

وقد أشارت الدراسات إلى أن الفراعنة قد صنعوا الفرعين الصناعيين اللذين أشرنا إليهما من أجل استقبال المياه المنصرفة من المستنقعات المنتشرة فى الجزء الشمالى من الدلتا (البرارى) بغية تجفيف هذه المستنقعات لاستخدامها كأراض زراعية إضافة إلى استخدامهما كمجريين ملاحيين يربطا بين مصبى النهر وداخل البلاد .

---

(١) Ball, J., Egypt in the classical geographers, Cairo 1947, p. 14.

ومنذ القرن السادس الميلادى اندثر الفرع «الكانوبى» لأن الفرع «البولبيتينى» قد أسر هذا الفرع تدريجيا خاصة وأن الفرع الصناعى كان الأكثر عمقاً والأكثر استقامة فكان يستقبل بالطبع كمية متزايدة من المياه أكثر من الفرع «الكانوبى» الذى كان شديد التعرج ولعب الإطماء دوره الأساسى فى اختفاء هذا الفرع(٢).

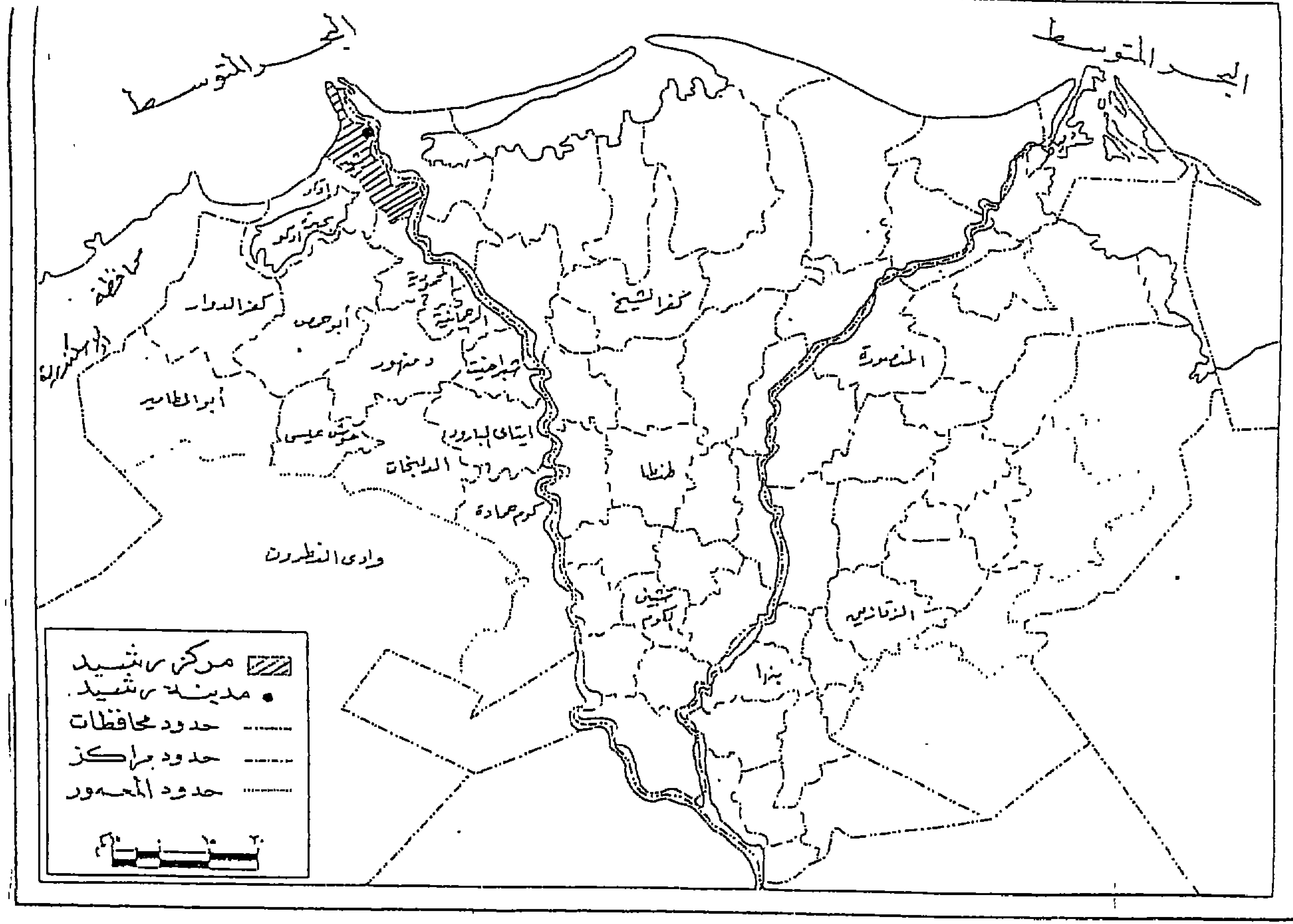
ويغلب على الظن أن الفروع القديمة الأخرى قد انطمرت للسبب نفسه . أما فرعى رشيد ودمياط فقد كانا أكثر استقامة وعمقاً فكانا يستقبلان كمية أكبر من المياه ومن الطمى الذى أدى بدوره إلى امتداد أراضى الدلتا على حساب البحر وتتقدم مصباتهما نحو البحر إلى مسافة تزيد على ما يمتد له خط الساحل الدلتاوى .

وكان فرع رشيد أكثر نشاطاً من فرع دمياط فى الامتداد على حساب البحر وأدى ذلك الأمر إلى تزايد المسافة بين مدينة رشيد وساحل البحر تبعاً لتقدم المصب نحو الشمال ومن هنا تحولت رشيد من ميناء نهرى بحرى إلى ميناء نهرى فقط . وقد أدت نتائج دراسات «نبيل هلال»(٣) أنه خلال ١٢٦ عاماً (١٨٠٠ – ١٩٢٦) يتقدم فرع رشيد حوالى ٥ كم أى فى حدود ٤٠ متراً كل عام . ومنذ عام ١٩٢٦ وحتى يومنا الحالى نجد أن فعل التعرية البحرية قد تزايد خاصة أن النحر البحرى تزامن فى هدوء مع الجزء الساحلى من الدلتا ومن هنا تراجع موقع المصب تدريجيا ومن ثم فقد تغيرت طبوغرافية المنطقة المحيطة بالمصب إلا أن نشاط الإطماء النهرى قد ضمت جزءاً صغيراً إلى اليابس الدلتاوى فى العقد الأول من القرن العشرين وظهرت تبعاً لذلك مجموعة من الدراسات لتقييم الآثار المباشرة للسد العالى .

---

(٢) للمزيد من المعلومات عن أفرع الدلتا القديمة يمكن الرجوع إلى مصادر مخصصة منها :
محمد منتصر ، الأفرع الدلتاوية القديمة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة القاهرة ، ١٩٦٨ .
محمد صفى الدين أبو العز ، مورفولوجية الأراضى المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٧ .
محمد عوض محمد ، نهر النيل ، القاهرة ، ١٩٤١ .

(٣) راجع فى ذلك كتابات ابن عبد الحكم (فتوح مصر) والإدريسى (نزهة المشتاق) والمقريزى (الخطط) وعلى مبارك (الخطط التوفيقية) إضافة إلى لوزاك (دلتا النيل) وكرسيه (الإسكندرية ...) .


البحر المتوسط
البحر المتوسط
محافظة الاسكندرية
كفر الدوار
أبو حمص
دمنهور
أبو المطامير
حوش عيسى
الدلنجات
ايتاي البارود
كوم حمادة
شبراخيت
الرحمانية
المحمودية
إدكو
وادي النطرون
كفر الشيخ
طنطا
شبين الكوم
بنها
الزقازيق
المنصورة
مركز رشيد
مدينة رشيد
حدود محافظات
حدود مراكز

شكل رقم (١)

٢ - المنطقة الساحلية :

(أ) الأهمية الاقتصادية للساحل :

يعتبر ساحل خليج أبى قير الذى تشرف عليه منطقة رشيد هو المنطقة الساحلية الوحيدة فى محافظة البحيرة التى تعتبر رشيد جزءاً منها ويمتد هذا الساحل الذى يعتبر واجهة لعدد من الثروات المائية يعتمد عليها قطاع كبير من سكان المنطقة نحو ٤٥ كم . ومن هنا فهناك ارتباط وثيق بين المدينة والبحر ، فمن الناحية التاريخية كان العديد من الرحالة الأوروبيين يأتون إلى مصر عبر ميناء رشيد بالبحر وعبر البر (من المغرب) . وكانت القوافل تسير بمحاذاة الساحل ثم تهبط بالنيل إلى القاهرة ، كما كانت قوافل الحج تتبع طريق القوافل التجارية نفسه إلى سوريا وكانت رشيد فى كل هذه الحركات نقطة التقاء وتجمع للبشر وقد ذكر كثير من الرحالة والتجار أن رشيد كانت عبر عصور طويلة المدينة الثانية بعد القاهرة .

وكان تحصين مصب فرع رشيد مرتبطاً بالقلاع المتعددة التى أقيمت على طول الساحل لازالت أطلالها باقية حتى الآن (طابية البوغاز – طابية العبد – طابية القرشى – طابية الشيخ – طابية المعدية ...) وكانت النقاط عند هذه الطوابى تحصل فيها ضرائب الجمارك كما تجمعت حولها قرى الصيد البحرى والقوة الدفاعية التى تتمركز فى هذه المناطق درءاً لخطر القراصنة الذين كانوا منتشرين آنذاك . وإلى جانب قرى الصيد كانت هناك قرى زراعية تحترف زراعة النخيل والطماطم على طول الساحل بين ساحل بحيرة إدكو وحتى قرية المعدية .

ولم يقتصر الصيد على الأسماك فقط بل على أم الخلول عند فتحة بحيرة إدكو التى تتصل بالبحر ، وكانت صناعة منتجات النخيل وزراعة الخضروات أنشطة اقتصادية مهمة فى هذه المنطقة .

وحول مصب النهر وشاطئيه الغربى والشرقى كانت الرواسب الفيضية تختلط بالرمال البحرية مما أدى إلى تركز مهم للمعادن الثقيلة خاصة فى الطبقة السطحية من التربة حيث تتدخل العوامل الجوية فى تكوين الرمال السوداء وهى ذات أهمية لاحتوائها على النظائر المشعة .

وتزيد أهمية المنطقة فى الوقت الحاضر بعد اكتشاف الغاز الطبيعى والوصول إلى استخراجه من المناطق المائية العميقة أمام منطقتى رشيد وإدكو ومن هنا فإن مستقبل هذه المنطقة واعد فقد بدأ بالفعل إنشاء معمل إسالة الغاز الطبيعى وإعداده للاستخدام فى الصناعات الوطنية أو التصدير

إلى الخارج وفق الاتفاقيات التى عُقدت على المستوى القومى ومن هنا فإن تأثر المنطقة بآثار جانبية سلبية للسد العالى سوف يعود إلى الأهمية مرة أخرى مع تعدد الثروات التى أشرنا إليها . ويُضاف إلى ذلك الأهمية السياحية للمنطقة الساحلية فقد سمحت طبوغرافية الساحل الرملى باستغلال المنطقة فى إنشاء مصيف بحرى رغم أن تقدم النحر البحرى يقلل من أهمية المصيف وتآكل الشواطئ الرملية ورغم إنشاء حواجز الأمواج الصخرية على جانبى المصب الشرقى والغربى .

(ب) البُعد الطبيعى للمنطقة الساحلية :

لاشك فى أن التطور المورفولوجى للمنطقة الساحلية يرتبط ارتباطاً كبيراً بتطور النهر بالتراجع أو التقدم إضافة إلى تأثر المنطقة بالهبوط الساحلى التدريجى وتتأثر بذلك مساحة الرصيف القارى فى المنطقة المائية .

وقد بدأ تكوين دلتا النيل فى عصر المايوسين فى وقت اتخذ النهر اتجاهاً نحو الشمال شاقاً واديه حينما ارتفع اليابس وانخفض منسوب مياه البحر . هذا وقد ارتفع هذا المنسوب فى البليوسين فطغت مياه البحر على جزء كبير من الدلتا حتى موقع القاهرة الحالى وهكذا فقد تحول وادى النهر إلى خليج بحرى إلا أن الرواسب الرملية والحصوية التى كانت تحملها مياه النهر أدت إلى ردم هذا الخليج البليوسينى وهكذا تراجع خط الساحل نحو الشمال الذى واكبت تراجعه حركة رفع أرضية واستمر النهر فى شق واديه حتى وصل إلى البحر حاملاً كميات ضخمة من الرواسب التى أدت فى النهاية إلى تكوين الدلتا مع نهاية عصر البلايستوسين .

ورغم أن موقع ساحل البحر لم يتغير كثيراً فى العصور التاريخية إلا أنه قد تقدم فى فترات متعاقبة على مساحات من الدلتا وارتبط هذا التقدم بحركة هبوط أصابت الساحل بدءاً من العصر الفرعونى وأصاب ذلك الهبوط خليج أبو قير خاصة حول المصب القديم للفرع الدلتاوى الكانوبى ولاشك أن الآثار الغارقة الفرعونية واليونانية الرومانية أمام سواحل غرب الإسكندرية وسواحل خليج أبى قير التى تتناثر على عمق أربعة أمتار ، وهناك دلائل كثيرة على هبوط اليابس أشار إليها كثير من المتخصصين كما أشاروا إلى الظواهر الساحلية المهمة وأهمها الساحل والرصيف الدلتاوى والسهل الساحلى وتشير معظم العمليات المورفولوجية إلى أن نشاط النحت أعلى فى أهميته من الإرساب مما يهدد الحياة بصفة عامة فى المنطقة الساحلية برشيد .

٣ - بحيرة إدكو :

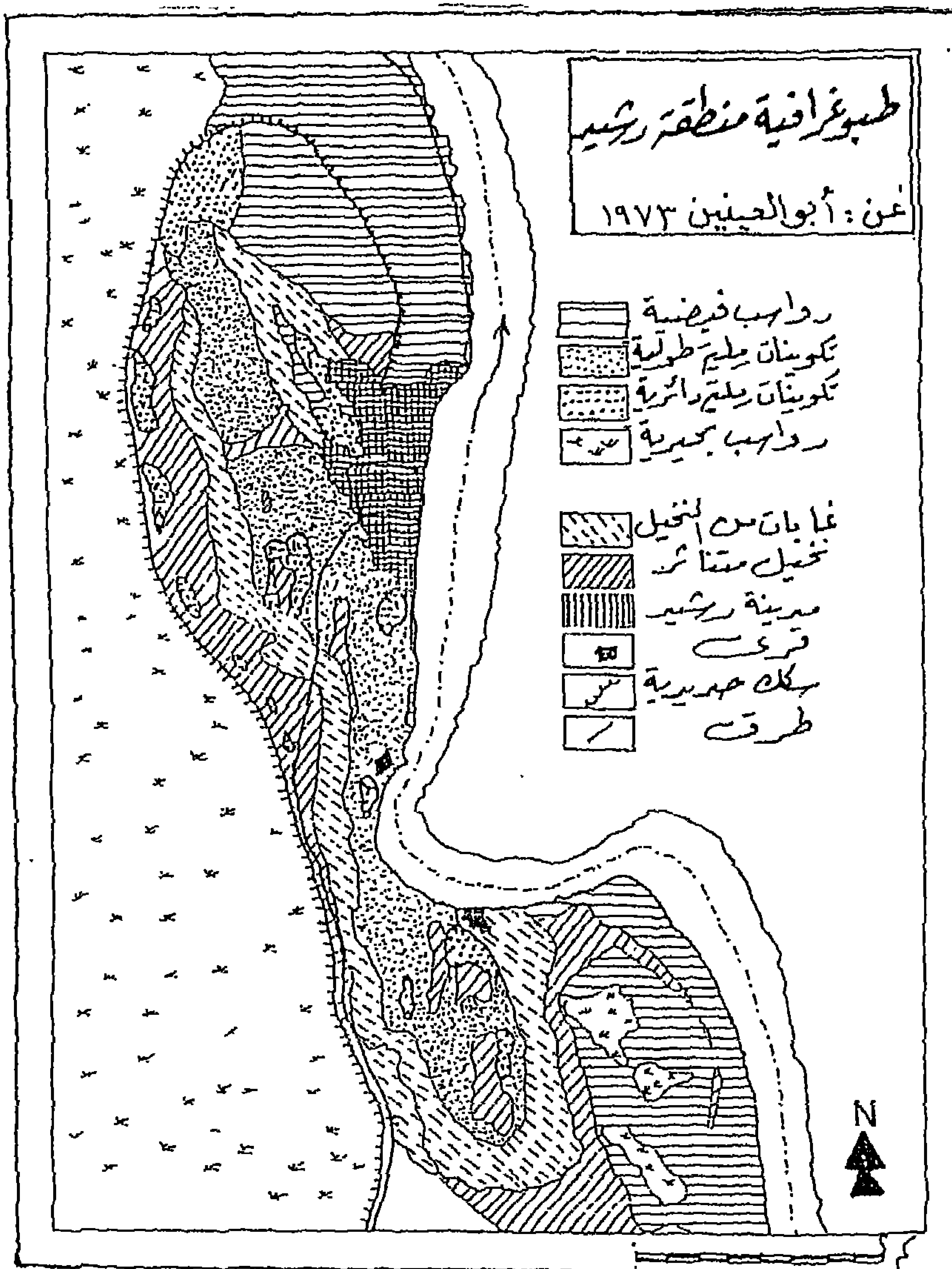
(أ) الأهمية الاقتصادية :

تُعتبر بحيرة إدكو معلماً مهماً فى المظهر الإقليمى لمنطقتى رشيد وإدكو ، فهى جزء مهم تستأثر به المنطقة ؛ فقد تناقصت مساحة البحيرة عاماً بعد آخر وخاصة فى النصف الثانى من القرن العشرين حيث نشطت إبانها عمليات تجفيف البحيرة واستغلال المناطقَ التى اقتطعت من البحيرة فى الزراعة وخاصة بعد تناقص أعداد وأهمية الترع والمصارف التى كانت تنتهى فى بحيرة إدكو . وقد أثبتت العديد من الدراسات أن مساحة البحيرة تناقصت من ٣٣٦١٣ هكتاراً (١٣٨٦٠٠٠ فدان) فى عام ١٩٨٩ إلى ٩٢٥٠ هكتاراً (٢٢,٢٤ فدان) فى التسعينيات من القرن العشرين . وتمتد بحيرة إدكو الحالية بساحل يصل طوله إلى ٢٣ كم من الشمال و ١٩ كم من الجنوب مع عرض يصل إلى ٥,٥ كم فى الغرب و ١٧ كم فى الشرق . وتتمثل الأهمية الاقتصادية للبحيرة فيما يلى :

- استغلال السبخات الواقعة فى شمال شرق البحيرة فى استخراج الأملاح رغم أن الكميات المستخرجة من الملاحات لا تشكل أهمية كبيرة على المستوى القومى سواء من ناحية الكمية أو النوع .
- الثروة السمكية فى البحيرة ، حيث يصل الإنتاج السمكى من البحيرة رغم تناقص الكمية تدريجياً إلى ٩٢٧ طناً من الأسماك (وتمثل هذه الكمية ٢,٢ ٪ من الأسماك المصادة من بحيرات مصر الشمالية) ورغم قلة الكمية فإنها تمثل مصدراً مهماً لغذاء السكان بمحافظتى البحيرة والإسكندرية . ويمثل الصيد حرفة مهمة لقطاع من سكان الإقليم خاصةً فى فصلى الخريف والشتاء وتمتد الأهمية إلى صيد الطيور المهاجرة على المستويين الاقتصادى والسياحى .

(ب) الخصائص الطبيعية :

بحيرة إدكو واحدة من البحيرات الشمالية الخمس وهى تمثل مظهراً مهما للإرساب غير الكامل للرواسب النيلية الدلتاوية وهى مظهر معروف فى الدلتا غير الكاملة . وقد أدى اختفاء الفروع الدلتاوية لنهر النيل إلى استمرار وجود هذه البحيرات . وقد تعرض الساحل الدلتاوى إلى الغمر بمياه البحر فى فترة تمتد من القرن السادس الميلادى حتى القرن الرابع عشر إلا أن الرواسب التى حملها


طبوغرافية منطقة رشيد
عن : أبو العينين ١٩٧٣
رواسب فيضية
تكوينات رملية طولية
تكوينات رملية دائرية
رواسب بحيرية
غابات من النخيل
نخيل متناثر
مدينة رشيد
قرى
سكك حديدية
طرق
N

شكل رقم (٢)

الفرع الكانونى قد أدت إلى تغطية المياه براوسب نيلية أزادت مساحة اليابس إلا أن مياه البحر قد تتغلغل فى البحيرة عبر فتحة المعدية التى تربط البحيرة بالبحر خاصة بعد اندثار الفرع الكانوبى ولم يبق من المياه التى تغذى البحيرة سوى المصارف الزراعية التى تصرف المياه إلى البحر وهى كميات قليلة لم تتغلب على عمليات الإرساب البحرى أمام فتحة المعدية مما يؤدى إلى عدم إمكانية المرور من البوغاز إلى البحر .

ولا يتعدى عمق بحيرة إدكو متراً واحداً إلا أن هذا العمق يختلف حسب كميات مياه الصرف أو دخول مياه البحر ولا تتعدى نسبة الملوحة ٣٩ فى الألف فى مياه البحيرة للمياه البحرية و ٢ فى الألف لمياه الصرف . وتتميز البحيرة من ناحية أخرى بكثرة الجزر الصغيرة التى تمثل ٦,٥ ٪ من المساحة الإجمالية للبحيرة وتحتوى بعض هذه الجزر على أطلال أثرية تدل على وجود عمران قديم بها اختفت معالمه فى الوقت الحاضر .

٤ - التكوينات الرملية :

تسود التكوينات الرملية فى الهامش الغربى لمدينة رشيد ويصل طولها إلى ٨ كم وعرضها إلى ٣ كم كما يصل سمكها إلى (٤ – ٢٠م) وتظهر هذه التكوينات فى شكل تلال طولية وقباب صغيرة ممتدة فى اتجاه من الغرب إلى الجنوب الشرقى وقد أدت هذه الظاهرة إلى احتفاظ الخطة العامة لمدينة رشيد بشكل مثلثى رأسه فى الجنوب وقاعدته فى الشمال فى محاولة لتحاشى المشاكل الناجمة عن زحف الرمال وسفيها .

وتتكون الرمال فى هذه المنطقة من رواسب مختلفة بين نيلية وبحيرية وبحرية تنتمى إلى عصرى البلايستوسين والهولوسين وتظهر التكوينات القديمة فى شكل كتل يتراوح ارتفاعها ما بين (٤ – ٨م) بالنسبة للسهل الفيضى وتغطى بعض التكوينات الرملية بنباتات طبيعية . أما التكوينات الحديثة فتمتد فى لسان يصل ارتفاعه إلى ١٥م وعرضه إلى (٢٠ – ٥٠م) وتظهر هذه التكوينات فى صورة شبكات صغيرة ومتجاورة تمتد من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى وقد أدى هذا اللسان الرملى إلى تفعيل أهمية الامتداد العمرانى لمدينة رشيد نحو الغرب والجنوب إلا أن المدينة قد امتدت امتداداً أكثر نحو الجنوب حيث قامت مصانع النسيج ومصانع الطوب الرملى إضافة إلى بعض العمائر السكنية التى امتدت فى شكل مخطط يشكلها شوارع متعامدة ونمط معمارى حديث .

ثانيا - الأحوال المناخية :

تعتبر مدينة رشيد بأبعادها المحدودة جزءاً من نطاق مناخى تعبر عن خصائصه الأرقام الخاصة بمحطات الأرصاد القريبة منها وهو إدفينا ودمنهور ورشيد . إلا أن هناك عوامل محلية تختص بالمدينة وأهمها هو الموقع القريب من البحر ، ومن ثم فإن تأثير الرطوبة والتساقط أعلى مما هو متوقع فى المحطات المذكورة وهى داخلية إضافة إلى أن وجود التكوينات الرملية وفرع رشيد يؤدى إلى مزيد من تأثير نسيم اليابس والماء وما يترتب عليه من الاختلافات فى الحرارة اليومية . وما دامت الأرض منبسطة وسهلية فى المنطقة التى تقع فيها رشيد فإن الارتفاع ليس له تأثير يُذكر فى مناخ المدينة ومنطقتها .

١ - الحرارة :

تظهر الاختلافات الحرارية الشهرية فى مدينة رشيد من خلال الجدول التالى :

جدول رقم (١) : الاختلافات الحرارية فى مدينة رشيد

المحطة	يناير	فبراير	مارس	إبريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المتوسط السنوى
رشيد	١٤,٧	١٤,٨	١٦,٤	١٨,٧	٢١,٧	٢٤,٤	٢٦,٢	٢٧	٢٦	٢٤	٢٠,٦	١٨,٨	٢٠,٨
إدفينا	١٢,٨	١٣,٤	١٠	١٨,٢	٢١	٢٤,٢	٢٥,٨	٢٦,٢	٢٤,٦	٢٢,٤	١٩	١٤,٧	١٩,٨
دمنهور	١٣,٦	١٤,٣	١٦,٢	١٩,٤	٢٣	٢٥,٢	٢٦,٤	٢٦,٧	٢٦,٧	٣٢,٢	١٩,٨	١٥,٦	٢٠,٧

تُظهر الأرقام أنه ليس هناك اختلافات كبيرة فى المتوسط السنوى للحرارة فى المحطات الثلاث ويؤكد ذلك أن الانبساط فى الأرض له تأثير أكبر من تأثير أى عامل آخر . وليس للموقع القريب من الساحل لمدينة رشيد تأثير أكبر على درجة الحرارة بل إن درجة حرارة الصيف فى رشيد أعلى منها فى إدفينا ودمنهور ويؤكد ذلك أن إحاطة المدينة بالتلال الرملية له تأثير على الحرارة أكثر من الموقع البحرى إلا أن هذا الموقع يؤثر فى دفء حرارة الشتاء عن المواقع الداخلية . ورغم هذه السمات فإن الحرارة فى المحطات وهى شمالية الموقع تُظهر سمة تختلف فيها عن المحطات الواقعة فى جنوب الدلتا وفى الوادى وهى أن قمة الحرارة فى المحطات

الثلاث تأتى متأخرة بمدة (١٥ – ٢٠ يوماً) عن المحطات الداخلية لتأثر الأخيرة بالموقع القارى الداخلى وعلى ذلك فإن درجة الحرارة العظمى تسجل فى رشيد فى شهر أغسطس بينما تأتى تلك فى يوليو فى القاهرة .

وللموقع تأثير آخر فى المدى الحرارى اليومى والفصلى والسنوى حيث يزداد المدى الحرارى بالاتجاه نحو الجنوب ومن ثم تأثير البحر واضح فى هذه الظاهرة فالمدى الحرارى السنوى فى رشيد هو ٧ درجات مئوية أما فى إدفينا ودمنهور فهو ١١,٩ و ١٢,٩ درجة على التوالى . ويظهر الفرق أيضاً بين أعلى درجة حرارة وأدناها فى القرب من البحر فالدرجة فى رشيد الدنيا بين (٣٠,٢-١١,١) درجة مئوية ، أما إدفينا (٣١,٩-٧,٤) درجة مئوية .

٢ - الرياح:

تظهر الأرقام الواردة فى الجدول التالى تكرار هبوب الرياح حسب الاتجاهات الفلكية :

جدول رقم (٢) تكرار هبوب الرياح حسب الاتجاهات

	رشيد					إدفينا					دمنهور				
	شتاء	ربيع	صيف	خريف	متوسط	شتاء	ربيع	صيف	خريف	متوسط	شتاء	ربيع	صيف	خريف	متوسط
شمالى	٥,٢	١٠,٣	٨,٥	٢٤,٥	١٢,١	٢,٧	٧,٧	١٢,٥	١٥	١٠,٩	٧,٩	١٦,٤	٢٨,١	٣٤,٦	٢٠,١
شمالى شرقى	٤,٧	٧,٥	١,٤	٥,٣	٦,٩	٣,٨	٨,٧	٢	٤,٦	٧,٤	١١,٤	١٧,٩	٢٧,٥	٢٨,٤	٢٥,٠٢
شرقى	٢,٥	٥,٤	٠,٤	١,٧	٢,٧	٣	٦,٤	٠,٤	٠,٧	٣,١	٥,٤	٥,٥	١,٥	١,٧	٣,٨
جنوبى شرقى	٧,٢	٨,٣	٠,٢	٠,٥	٥	٣,٧	٤,٣	٠,١	٠,٣	٢,٣	٨,٧	١٢,١	١	١,٥	٦,٨
جنوبى	١٨	١٣,١	٠,٢	٣,٢	٨,٧	٥,٥	٣,٢	٠,١	١,١	٢,٣	٣,٨	٣,٢	٠,٣	٠,٨	٢,٢
جنوبى غربى	١٢,٦	٤,٨	١,٨	٢,٢	٤,٧	١٥,٣	٥,٠٢	١,١	١,٨	٥,٢١	١٦,٥	٨,٦	١,٧	٣,٠٢	٧,٨
غربى	١٠,٧	١١,٤	٢٩,٤	٩,٧	١٣,٠٩	١٤,٧	١٢,٥	١٦,٢	٥,٧	١٠,٦٥	٢٦,٧	١٢,٧	١٠,١	١٠,١	١٣,١
شمالى غربى	١٣,٥	٢٢,٦	٤٧,٨	٣٤,٣	١٧,٣٣	٩,٧	١٩,٤	٤٩,٤	٢٦,١	٢٣,١	١٦,٥	٢١,١	٢٦,١	١٦,٩	٢٠,١
سكون	٢٥,٦	١٧,١	١٠,٣	٢٨,٦	١٨,٦	٤١,٦	٣٢,٦	١٨,٣	٣,٣	٣٥,٦	٤,٥	٠,٥	٠,٧	٠,٢	١

تظهر أرقام الجدول سيادة الرياح الشمالية والشمالية الغربية والشمالية الشرقية فى المنطقة التى تقع فيها مدينة رشيد ، أما الرياح الجنوبية فتمثل نسبة بسيطة بالنسبة لتكرار هبوب الرياح ولاشك فى أن يكون هناك تأثير للتلال الرملية وغابات النخيل فى تقليل أثر الرياح الشمالية على إدفينا ، أما دمنهور فتقع بعيداً عن هذا الحاجز الطبيعى ومن هنا فإن السكون فيها يبدو ضئيلاً .

وإذا نظرنا إلى التفصيلات فى الاختلافات بين فصل وآخر وبين محطة وأخرى والملاحظ أنه فى فصل الشتاء والربيع تتأثر المحطات الثلاث بالرياح الغربية الموازية لساحل البحر المتوسط وشمال الصحراوية وأصل هذه الرياح أنها شمالية غربية يعنى أنها تأتى من البحر أما الرياح الجنوبية الغربية فى الربيع فتأتى من الصحراء وهى رياح محلية معروفة بالخماسين وبديهى أن تكون الرياح الشمالية الغربية مسئولة عن الأمطار الشتوية فى مصر .

أما فى الصيف والخريف فالرياح الشمالية التى تهب على المنطقة الساحلية فى مصر فهى عبارة عن أعاصير – وتتوالد فى الصحراء – وأضداد أعاصير ، والاثنان مسئولان عن تخفيض درجة الحرارة وتلطيفها فى المنطقة الساحلية .

أما عن سرعة الرياح فتشير المعدلات أنها تزيد فى شهر فبراير ومارس ويوليو (١٦,٢ كم/ساعة) أما أقل الرياح سرعة ففى شهر أكتوبر (٢,١ كم / ساعة فى رشيد و ١,٩ كم / ساعة فى دمنهور) .

أما الرياح شديدة السرعة فتأتى فى ديسمبر وفبراير (٥٠ كم / ساعة) ، وهى تأتى عادة من الجنوب الغربى بنظام يومى يكاد يكون ثابتًا ، ففى الصباح تكون الرياح بطيئة وتزيد سرعتها مع شروق الشمس حتى الساعة الثالثة بعد الظهر ثم تتناقص فى السرعة من الساعة التاسعة مساء حتى الصباح المبكر .

ويبدو من الواضح أن هناك – كما سبقت الإشارة – نسيماً للبر والبحر لزيادة تكوينات الرمال وسخونتها أكثر من الطين (حيث السهل الفيضى) كما يزيد تأثير الماء من البحر المتوسط وبحيرة إدكو وفرع رشيد ، وعلى ذلك فإن الامتداد الملحوظ لمدينة رشيد هو نحو الشمال وأن المنطقة المميزة من المدينة هى تلك القريبة من النهر .

٣- الرطوبة والتساقط:

رغم انبساط الأرض وتشابه كل الجزء الشمالى من الدلتا إلا أن هناك تفاصيل تظهر أهميتها فى الرطوبة مثلاً ؛ ففى وجود البحيرة والنهر والقرب من البحر بالإضافة إلى المجارى المائية والزراعات المائية (الأرز) تؤثر فى زيادة نسبة الرطوبة ، وتظهر الأرقام أن الرطوبة النسبية فى

رشيد أعلى من نظيراتها فى دمنهور وإدفينا كما أن الرطوبة المسجلة فى المحطات الثلاث أعلى من نظيرتها فى الإسكندرية رغم أن الرياح الغربية تشكل نسبة مهمة من الرياح وكما أن الأمطار تتناقص كلما اتجهنا نحو الشرق . ويظهر تأثير موقع رشيد المتقدم فى البحر وأن تقعر مصب فرع رشيد يؤدى إلى زيادة كمية المطر فى رشيد عن نظيراتها فى المحطات الأخرى . يضاف إلى ذلك تأثير البخر فوق مياه بحيرة إدكو ومع الرياح الغربية يؤدى إلى زيادة الرطوبة النسبية فى رشيد وأن تلك الرطوبة تتناقص كلما اتجهنا نحو الجنوب .

وتزيد الرطوبة النسبية فى الصيف (يوليو) وأقلها فى مارس وفى سبتمبر ويظهر الجدول الآتى كمية المياه الساقطة سنويا على المحطات المهمة بالدلتا .

جدول رقم (٣) الكميات الساقطة من الأمطار سنويا

المحطة	الكمية (ملليمتر)
الإسكندرية	١٩٢,١
إدفينا	١٦٤,١
رشيد	١٢٠,٩
دمنهور	٩٣,٦
وادى النطرون	٥٣,٧
الجيزة	٢٣,٦

وبديهى أن تأثير مناخ البحر المتوسط أن تكون الأمطار شتوية لا فى الدلتا فقط بل فى مصر كلها وأن الأعاصير التى تعبر البحر المتوسط مسئولة عن هذه الأمطار ويدل ذلك على تناقص كمية الأمطار كلما اتجهنا جنوباً . وتأتى الأمطار عامة فجائية وفى رخات متباعدة . وتتأثر كمية المطر الساقطة بعاملين أساسيين هما الموقع بالنسبة للساحل والاتجاه بين الشرق والغرب ، ويتضح ذلك فى أن تكون أمطار الإسكندرية أكثر من غيرها . يتضح إذاً أن مناخ رشيد هو مناخ انتقالى بين البحر المتوسط وشبه المدارى .

التطور التاريخى لمدينة رشيد

١ - النشأة الأولى للمدينة:

ليست هناك دلائل قاطعة على الموضع الأول الذى نشأت فيه مدينة رشيد، كما أنه ليس هناك اتفاق بين المتخصصين على الفترة التى نشأت فيها المدينة الأولى . ويرى بعض المؤرخين أن تاريخ مدينة رشيد يعود إلى العصر الفرعونى، بينما يرى آخرون أن رشيد أنشئت فى العصر العباسى (٧٦٢ – ١٢٥٨م) وتشير الكتابات إلى أن المدينة أنشئت لأسباب دفاعية بينما تشير أخرى على أن الصيد والتجارة هما الوظيفتان الأوليان لرشيد . وتظهر فى بعض الكتابات أن «رشيد» كلمة قبطية محرفة عن «رشيت» ومن ثم فإن رشيد مدينة قبطية بينما تشير بعض الدراسات إلى أن رشيد قد أنشئت تيمناً بالخليفة هارون الرشيد وأن المدينة أنشئت فى عهده (٧٨٦ – ٨٠٩م) ، وتشير دراسات أخرى إلى أن المدينة قد أنشئت فى عهد الخليفة العباسى «المتوكل»[٤]. وتشير دراسات أثرية أن رشيد قد أنشئت فى عهد ما قبل الأسرات بالتحديد قبل الأسرة الأولى (٣٦٠٠ سنة ق.م) وأن رشيد هى تحريف لكلمة (رخيتو) وتعنى عامة الناس[٥] . ولازالت التسمية قائمة حتى الآن وأن المدينة قد هوجمت من قبل الملك (نارمر) وأسس فيها تحصينات دفاعية تتولى الدفاع عن مصر السفلى ضمن مدن دفاعية أخرى تتولى حراسة المواقع المهمة من هجمات الهيلينيين والصقليين من الشمال أو من الأشوريين من الشرق أو من الليبيين القدماء (التحنو والمشوش) من الغرب . ولم تقتصر أهمية رشيد الفرعونية على أهميتها العسكرية بل امتدت إلى أهمية دينية ، فقد عُثر فى مواقع عربية قريبة من رشيد الحالية بها عدد من المعايير وقد أدت الأهمية الدفاعية والدينية إلى وظيفة تجارية خاصة بالنسبة للأجانب نقلاً عن السكان الوطنيين .

وتشير كل هذه الدراسات إلى أن فى موضع قريب من رشيد نشأت مدينة قديمة ، وتشير بعض الدراسات إلى أن المدينة الرومانية هى رشيد الحالية ذاتها أو قريبة منها وهى ميناء يحمل اسم الفرع البولوبتينى نفسه وهو وريث فرع رشيد النهرى الحالى وتشير كثير من الكتابات الأثرية أن

---

(٤) Encyclopedia de l'Islam, Dictionnaire geographique, et geographique et biographique des pays, musulmans, toms II (L-R), Lieden et Paris, 1996, p. 1246.

(٥) محمد زيتون ، إقليم البحيرة ، القاهرة ، ١٩٦٢ .

تلك المدينة كانت ذات أهمية تجارية كبيرة فى العهد الرومانى إضافة إلى أن أهميتها السياحية كمركز نهرى برى يتنافس مع ميناء الإسكندرية . وكان قرب المدينة من الساحل إلى الغرب من رشيد . ومن المؤكد أيضاً أن المدينة قد تعرضت لفترات ازدهار كما شهدت فترة اضمحلال وتدهور وأن المدينة قد تعرضت فى عصور إلى الهدم والتخريب ووصلت إلى مرحلة الانتهاء ثم أعيد بناؤها باسم جديد وفى موضع قريب ويدل ذلك على أهمية الموقع الجغرافى لرشيد .

٢ - الموضع الأول:

أشارت دراسات كثيرة إلى أن رشيد مدينة قديمة تطورت خلال العصور الحضارية ولكن موضعها الأول مازال موضع التحقيق . ويبدو أن المدينة الأولى كانت فى موقع على الجنوب من المدينة الحالية[٦] وتطورت المدينة فى اتجاهات عديدة غير أن أهم اتجاه كان ناحية الشمال حيث يتسع السهل الفيضى عرضاً حيث تتاح أرض البناء ، وقد تعرضت الامتدادات العمرانية فى الغرب والجنوب لتراكمات الرمال وزحفها نحو المبانى فى هاتين المنطقتين .

وقد أبانت دراسات أثرية عديدة عن وجود حوائط مبنية من الطوب الأحمر وأعمدة حجرية ومقابر متلاصقة تحت التكوينات الرملية فى تل أبى مندور فى جنوب المدينة الحالية والتى يرتفع فيها منسوب الأرض وهى منطقة مناسبة للبناء فى الوقت الذى كانت فيه الدلتا آنذاك تتحول إلى بحيرة فى وقت الفيضان ومن ثم فقد تركزت مراكز العمران القديم فوق التلال الطبيعية أو الصناعية (الأكوام) . وحيث إن التربة فى منطقة رشيد هى تربة رملية هشة كان لابد من الهبوط بأساسات المبانى إلى عمق بعيد نسبياً . خاصة المبانى ذاتها ، قد استخدم فى بنائها مواد بناء أكثر صلابة عما هو موجود فى مناطق أخرى ولعل ذلك كان وراء وجود حفريات وأساس وحوائط المبانى القديمة . ويبدو من ناحية أخرى أن المنطقة الرملية الجنوبية فى رشيد حيث تسود التكوينات الرملية كانت قد خصصت للبناء والاحتفاظ بالأرض الخصبة فى الشمال للزراعة وتحديدها كأرض إنتاجية للزراعة والرعى التى تزداد خصوبتها سنة بعد أخرى مع تراكم طمى النيل بعد كل فيضان .

---

(٦) محمد رمزى ، القاموس الجغرافى للبلاد المصرية ، القسم الثانى ، المواقع القديمة ، القاهرة ص ٣٠٠ .

ويبدو أن الموضع القديم فى جنوب المدينة الحالية قد تزحزح نحو الشمال تبعاً لتغيرات طبيعية مهمة أهمها زيادة تراكم الرمال من ناحية وتحول مجرى النهر من ناحية أخرى، إضافة إلى الأهمية الدفاعية للمدينة والتى كانت تحتم بناء تحصينات عسكرية فى الشمال وهو الاتجاه الذى يتم منه الهجوم البحرى .

٣ - اتجاهات ومجالات التطور العمرانى :

الحقيقة أن نمو مدينة رشيد المكانى فى فترات ركود أو ازدهار ثم تتأثر خطة البناء كثيراً عبر هذه الفترات وظلت خطة المدينة على ما هى عليه طوال عمرها . ونمت المدينة كما نشأت وفق خطة تقليدية قديمة عرفتها المدن الفرعونية وهى خطة الدائرة التى يقسمها شارعان متعامدان(٧) فتنقسم المدينة – وهكذا نمت رشيد – فى أربعة أجزاء يفصلها شارع بورسعيد من الشرق للغرب وشارع المحلى من الشمال للجنوب وظلت المدينة على هذا الحال فى العصر الرومانى إذا استوحت فكرة المعسكر الحربى(٨)، الذى يقترب فى شكله بل يتطابق مع خطة المدينة الفرعونية فى الشارع الرأسى Cadus والشارع الأفقى Decomanes فى شكل المربعات ويلتقى الشارعان فى مركز المدينة Forum .

وهكذا نمت رشيد كمدينة تقليدية بسيطة قبل أن تتدخل عوامل أخرى أدت إلى تغيير خطة البناء فى المدينة خاصة بعد العهد العربى ، وتطورت المدينة كما نشأت كمدينة نهرية مينائية اهتمت بالتجارة والصيد والدفاع . وتطورت المدينة مكانياً فى التصاق شديد بالنهر وامتدادها مع امتداده ، تلك هى مرحلة الطفولة المبكرة عند تايلور . وظلت المدينة على هذا الحال من الفترة العباسية (٨٧٠م) حتى النفوذ العثمانى (١٥١٧م)(٩) حيث وجد العثمانيون فى رشيد المدينة المصرية القريبة جداً من عاصمتهم إسطنبول وارتبطت هذه الأهمية بوفود عدد من المستثمرين والتجار الأوروبيين خاصة من دول البحر المتوسط وتأثرت رشيد بهؤلاء الوافدين فقد نشأ نمط معمارى أوروبى فى الأحياء التى أقام بها الوافدون الأوروبيون . كما ظهرت الوكالات التجارية بالإضافة إلى إنشاء

---

(٧) محمد شكرى ، العمارة فى مصر الفرعونية ، القاهرة ، ١٩٧٠ ، ص ٦٦ .

(٨) Taylor (G.)., Geography in the 20 th Century.

(٩) لازالت هناك وثائق تشهد بحال المدينة مثل تلك الموجودة فى متحف رشيد الحربى .

عدد من القنصليات الأوروبية وهكذا نشطت المدينة بنائياً ووظيفياً وتدل على ذلك مسميات الشوارع والمناطق التى تعبر عن وظيفة حضرية مهمة منها مثلاً شارع وكالة القنصل – وكالة الباشا – القشلاق – الكارنتينا – الكسارة – المنشر – معمل الشمع ... إلخ .

وكان للوكالات أهمية خاصة وهى نقطة استقبال للتجار الوافدين فى صورة مبان واسعة متعددة الطوابق يربطها عدد من الأفنية استخدم بعضها فى عرض السلع وتخصيصها للبيع والشراء خاصة عند التجار السوريين والأتراك والوافدين من دول أوروبا المتوسطية . واجتذبت هذه النهضة العمرانية عدداً كبيراً من الرحالة الأوربيين الذين وصفوا ازدهار مدينة رشيد ومنهم «تيفنوا» Thevenois الذى وصف رشيد بأنها المدينة الثانية فى مصر بعد القاهرة وكذلك «جالوا» Jollois الذى كتب فصلاً عن رشيد فى كتاب وصف مصـــر والذى وصف فيه الفنادق والميناء النشط وتجار رشيد والوكالات .

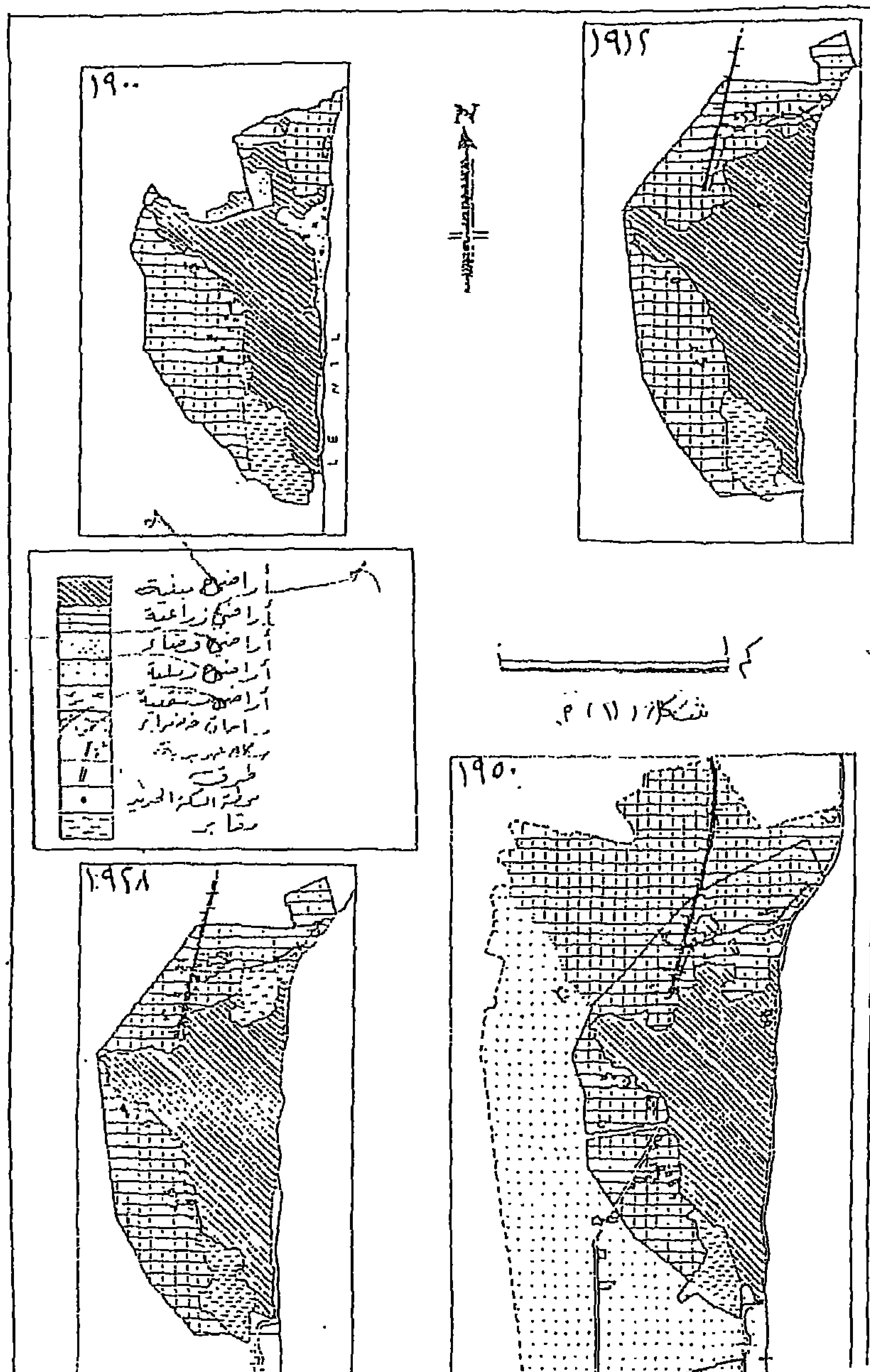
وهكذا نمت رشيد وامتدت نحو الشمال حيث تحاول الاقتراب إلى أقصى حد ممكن من مصب فرع رشيد ومن ساحل البحر المتوسط وهنا نشأت معالم عمرانية مهمة أهمها جمارك رشيد والحجر الصحى (كارنتينا) والقنصليات الأوروبية . واستمرت المدينة فى نموها وازدهارها خلال العقود الأولى من القرن التاسع عشر فى ظل حكم محمد على (١٨٠٥ – ١٨٤٧) الذى شجع بناء المصانع وتطوير ما بها من صناعات فنشأت تبعاً لذلك منطقة صناعية فى رشيد تركزت فيها صناعة الغزل والنسيج وصناعة ضرب الأرز ومعامل الدباغة وورش الصناعات البحرية[١٠] .

وبدأت المدينة فى الذبول والتدهور بعد شق قناة المحمودية (١٨١٩) التى تربط النهر (قرية العطف على بعد ٣٠ كم جنوب رشيد) بالإسكندرية ومن ثم تدهور الجزء الأدنى من النهر بعد العطف وحتى رشيد ففقدت المدينة أهميتها كميناء وكمركز صناعى وكنقطة استقبال للوافدين من الأجانب والتجار والدبلوماسيين[١١] . وتناقص بذلك عدد سكان رشيد من ٢٠ ألف فى ١٨١٩م إلى ١٥ ألف فى ١٨٣٤[١٢] . وتحولت رشيد من محافظة حضرية إلى مجرد قاعدة لمركز إدارى وظلت عند ذلك حتى الوقت الحاضر غير أنها تأثرت بأحداث سياسية مهمة ؛ فقد أدت ثورة يوليو ١٩٥٢

(١٠) Tousson (O) La géographic de l'Egypte a' l' epoque Arabe, le Caire, 1925, p. 167.

(١١) على مبارك ، الخطط التوفيقية ، الجزء الثانى ، القاهرة ، ١٣٠٥هـ صص ٧٥-٧٧ .

(١٢) محمد زيتون ، المرجع السابق ، ١٩٦٢ ، ص ٢٢٤ .



شكل رقم (٣) الامتداد المكانى لمدينة رشيد من سنة ١٩٠٠ إلى سنة ٢٠٠٠م

إلى تركز الخدمات العامة فى رشيد مما أدى إلى زيادة تحضر المدينة . إلا أن غياب فيضان النهر بعد إنشاء السد العالى ١٩٦٤ أدى إلى اختفاء الثروة السمكية (السردين) وأدى إلى تدهور صناعة الطوب والسفن النهرية ويتضح ذلك فى تطور المدينة وحتى واقعها الحالى .

٤ - الامتداد المكانى الحديث " المعاصر " :

تعتمد دراسة النمو المكانى الحديث لمدينة رشيد على عدد من الخرائط المساحية وأهمها الخرائط الأصلية بأرشيف الهيئة العامة للمساحة . ويظهر على هذه الخرائط مجال النمو المكانى فى سلسلة تتابعية فى الجدول التالى :

جدول رقم (٤) : تطور مساحة الكتلة المبنية والزراعية فى مدينة رشيد (بالفدان)

السنوات	١٩٠٠	١٩١٢	١٩٢٨	١٩٥٠	١٩٦٣	١٩٧٨	٢٠٠٠
الكتلة المبنية الرئيسية	١١٦	١٤٧	١٤٦	١٤٦	١٤٦	٢٤٩	٥٠٠
الأرض الزراعية	٩٩	١٣٨	١٣٤	١٤٦	٣٠٩	٢٣٢	٢٠٠
المجموع	٢١٥	٢٨٥	٢٨٠	٢٩٢	٤٥٥	٤٨١	٧٠٠

ويتضح من الخرائط المرفقة أن هناك تغيرات واسعة فى الكتلة المبنية الرئيسية التى تضاعفت تقريبًا ما بين عامى (١٩٧٨ و ٢٠٠٠م) . كما تناقصت مساحة الأرض الزراعية فى الفترة الزمنية نفسها نتيجة للزحف العمرانى . والواقع أن الأرض الزراعية بشمالى وجنوبى رشيد تشمل المساحات التى يغطيها نخيل البلح إضافة إلى الحاصلات التقليدية والتى تفصلها تكوينات رملية يغطيها العمران تباعاً والتى لا تستخدم فى أى نشاط إنتاجى ، وهكذا فإن العمران والزراعة والرمال تختلط فيما بينها حتى عام ١٩٧٨ . ثم صار طغيان العمران منذ هذه الفترة وحتى الوقت الحاضر خاصة وأن الامتداد العمرانى المخطط والعشوائى قد أصابه طفـرة مكـانيـة لأسباب سياحية وتجارية خاصة فيما يتعلق باستخدام الأرض وتداول بيعها إضافة إلى أثر الهجرة الريفية وزيادة سكان المدينـة وأثر العـودة من الهجرة إلى دول الخليـج على نمو السكان ونمو الدخـل والرغبة فى الاستثمار العقارى .

ومع هذا النمو الهائل منذ سبعينيات القرن العشرين وحتى نهايته لم يخضع لنظام تخطيطى جيد بل هناك فوضى عمرانية حتى فى المناطق الراقية من المدينة فى شمالها وجنوبها فيما عدا استخدام معالم عمرانية جديدة أهمها إنشاء مدخل جيد للمدينة وإنشاء منطقة صناعية فى شمال المدينة وإنشاء وحدات من المساكن الحكومية الشعبية إضافة إلى إحلال مبان حديثة على المساكن القديمة التى انهارت تباعًا لحالتها السيئة ولا شك فى أن إنشاء الطريق الساحلى الدولى قريبًا من المدينة سوف يسمح باتجاه جديد لنمو المدينة نحو الجنوب والجنوب الغربى .

سكان مدينة رشيد

مقدمة :

تُعد دراسة النمو السكانى وتغيره والعوامل المؤثرة فيه على جانب كبير من الأهمية لاسيما وأنها تلقى الضوء على التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التى طرأت على السكان فى فترة زمنية محددة وهى تغيرات وخصائص لا يجب إغفالها عند تحديد الشخصية العامة لإقليم الدراسة فى تلك الفترة . وسوف نتناول بالدراسة شرح وتحليل تطور الزيادة السكانية ومعدلات النمو السكانى فى مدينة رشيد خلال الفترة من (١٩٦٠ – ١٩٩٦) .

١ - التغير فى حجم السكان :

تعرضت مدينة رشيد بإقليمها إلى تغيرات جغرافية كبيرة تركت آثارها على الواقع الجغرافى ومنه السكان وذلك خلال النصف الثانى من القرن العشرين ، ومن تحليل الجدول رقم (٥) والشكل رقم (١٢) يتضح ما يلى :

- احتلت مدينة رشيد الترتيب الخامس بين مدن محافظة البحيرة من حيث الحجم السكانى عام ١٩٩٦ ، وهى ثالثة المدن متوسطة الحجم (عواصم المراكز) بين مدن المحافظة ، ولا يسبقها سوى مدينتى إدكو وحوش عيسى وبلغ عدد سكانها ٥٨٣٢٢ نسمة .
- سجلت التعدادات السكانية فى الفترة من (١٩٦٠ : ١٩٩٦) تغيرات فى الحجم السكانى للمدينة إلا أن وقع التغير اشتد فى الفترة من (١٩٧٦ : ١٩٨٦) حتى إننا يمكن أن نصفه

بالطفرة فى الزيادة السكانية بالمدينة خلال فترة الدراسة وقد بلغت الزيادة السكانية ٣٢,٤٪ بواقع ٣,٢٪ سنوياً . وتجدر الإشارة إلى أن مدينة رشيد قد ارتفع حجم سكانها عام ١٩٩٦ عن عام ١٩٦٠ بحوالى ٨٠,٢٪ وهى نسبة تشير إلى بطء الزيادة السكانية بالمدينة خلال هذه الفترة إذا قورنت بمدن كثيرة لا سيما مدن محافظة البحيرة .

- شكل سكان مدينة رشيد حوالى ١٠,٥٪ من سكان حضر محافظة البحيرة عام ١٩٦٠ إلا أن هذه النسبة تراجعت فى الإحصاءات التالية إلى ما يقرب من ٦,٦٪ ومن ثم فهى تؤكد الحقيقة سالفة الذكر .

جدول رقم (٥) : تغير حجم السكان فى مدينة رشيد خلال الفترة من (١٩٦٠ : ١٩٩٦)

السـنـة	عدد السكان	حجم الزيادة	الزيادة الكلية ٪	الزيادة السنوية ٪	٪ من سكان حضر المحافظة
١٩٦٠	٣٢٣٦٨				١٠,٥
١٩٧٦	٣٩١٢٩	٦٧٦١	٢٠,٩	١,٣	٦,٦
١٩٨٦	٥١٧٨٩	١٢٦٦٠	٣٢,٤	٣,٢	٦,٨
١٩٩٦	٥٨٣٢٢	٦٥٣٣	١٢,٦	١,٢	٦,٤
١٩٦٠-١٩٩٦		٢٥٩٥٤	٨٠,٢	٢,٢	

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٢ - نمو السكان :

من خلال تتبع معدلات النمو السكانى فى مدينة رشيد مقارنة بحضر المحافظة والجمهورية فى الفترة من عام ١٩٦٠ وحتى ١٩٩٦ تتضح مجموعة من الحقائق :

- على الرغم من أن الفترة (١٩٦٠ – ١٩٧٦) هى أعلى معدل نمو سنوى لسكان حضر الجمهورية ٣,٣٪ وحضر محافظة البحيرة ٤,١٪ ليس فقط فى النصف الثانى من القرن العشرين بل وفى أوله أيضاً إلا أن الفترة ذاتها شهدت أدنى انخفاض لمعدل النمو السنوى للسكان بمدينة رشيد ١,٣٪ ويرجع ذلك إلى الأسباب التالية :

(أ) فقدت رشيد خلال هذه الفترة وظيفتها السياحية بعد أن تآكلت المنطقة الساحلية لمصيف رشيد ومن ثم فقدت المدينة مــيزة جغـرافية كانت لها آثارها الاقتصــادية والاجتمــاعية على سكان المدينة .

(ب) خسرت المدينة وظيفتها كميناء تجارى نتيجة تآكل اللسان الأرضى الغربى لبوغاز رشيد والذى وصل إلى حد الاختفاء .

(ج) تدهور حرفة صيد الأسماك وصناعة الطوب نتيجة بناء السد العالى الذى أدى بدوره إلى انخفاض كمية المواد العالقة بالمياه وكذلك الرواسب الطينية التى كانت تقوم عليها صناعة الطوب الأحمر وتجدر الإشارة إلى أن رشيد كانت تمثل قبل هذا التاريخ أكبر تجمع صناعى يعمل بصناعة الطوب الأحمر فى مصر والتى كان يعمل بها حوالى ٧٤٪ من جملة العاملين بها عام ١٩٦٠ .

وقد تضافرت كل هذه العوامل فى أن تجعل من مدينة رشيد منطقة نزوح سكانى خلال هذه الفترة فقد بلغ حجم تيار الهجرة النازحة من المدينة إلى ما يقرب من ٢٠٠ أسرة اتجهت إلى المراكز والمحافظات المجاورة .

● شهدت الفترة من (١٩٧٦ : ١٩٨٦) ارتفاعاً ملحوظاً فى معدل النمو السنوى لسكان مدينة رشيد (٢,٨٪) متساوية فى ذلك مع معدل الجمهورية ومتجاوزة لمعدل حضر المحافظة (٢,٥٪) ويرجع ذلك إلى :

(أ) الاهتمام بقطاع المرافق وتجفيف الأراضى نتيجة ارتفاع منسوب المياه الأرضية والتحسن النسبى فى الوضع البيئى للمدينة .

(ب) الزيادة الطبيعية والتى نتجت عن الهبوط الحاد فى معدلات الوفيات فى حين بقيت معدلات المواليد مرتفعة نسبيا .

(ج) التحسن فى قطاع الخدمات وخاصة الصحية منها والتى انعكست على انخفاض معدلات وفيات الرضع خلال هذه الفترة .

● شهدت الفترة التعــدادية الأخــيرة من القرن العشــرين (١٩٨٦ – ١٩٩٦) هبوطاً حادا فى معدلات النمو السنوى لسكان الحضر فقد انخفضت إلى ١,١٪ فى مدينة رشيد فى حين ارتفعت إلى ١,٨٪ فى حضر المحافظة و ١,٩٪ فى حضر الجمهورية . ويعد هذا الهبوط سمة عامة فى مدن الجمهورية ومنها بالطبع مدينة رشيد التى تفتقر حتى الآن إلى شبكة صرف صحى والتى عجزت

الجهود المتواضعة من قبل الإدارة المحلية إلى التنمية الحقيقية للمدينة فعلى سبيل المثال : المصيف الجديد الذى تم إعداده ليكون خلفًا لسابقه لم تكتمل مرافقه بعد ولم يتوافر له من عوامل الجذب والتنظيم ما يعيد لرشيد الميزة التى وفرها لها المصيف . ولا يمكن أن نغفل إلى جانب ذلك انخفاض معدلات الزيادة الطبيعية نتيجة انخفاض معدلات المواليد انعكاساً للتحسن فى خدمات تنظيم الأسرة وكذلك التغيرات الاجتماعية والتى تختص بالمرأة وتعليمها وعملها والذى أدى بدوره إلى هذا الهبوط .

● ونخلص مما سبق إلى أن معدل النمو السنوى لسكان مدينة رشيد يتسم بالتذبذب من فترة تعدادية لأخرى متأثراً بالواقع الجغرافى للمدينة والإقليم وربما يسوقنا هذا الواقع إلى أن نفترض استمرار هذا التذبذب مع الفترة التعدادية القادمة وذلك بعد التغير فى الواقع الجغرافى للمدينة بعد مرور الطريق الساحلى الدولى إلى الجنوب من مدينة رشيد . فهل يعيد هذا الطريق للمدينة أهميتها وسكانها ؟

جدول رقم (٦) تطور معدل النمو السنوى لسكان مدينة رشيد مقارنة بحضر المحافظة والجمهورية خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦)

الفترة التعدادية	مدينة رشيد ٪	حضر المحافظة ٪	حضر الجمهورية ٪
١٩٦٠ - ١٩٧٦	١,٣	١٠	٣,٣
١٩٧٦ - ١٩٨٦	٢,٨	٢,٥	٢,٨
١٩٨٦ - ١٩٩٦	١,١	١,٨	١,٩

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٣- الزيادة الطبيعية :

تُعد الزيادة الطبيعية عنصراً مؤثراً فى نمو سكان مدينة رشيد وتتباين قيمتها من فترة لأخرى تبعاً لتغير معدلات المواليد والوفيات . وسوف نتناول معدلات المواليد الخام ومعدل الخصوبة العام وكذلك دراسة الوفيات من خلال معدل الوفيات الخام .

(أ) معدل المواليد الخام :

يوضح الجدول (٧) والشكل (١٣) تطور معدلات المواليد الخام المسجلة بمدينة رشيد مقارنة بحضر المحافظة خلال الفترة من (١٩٦٠ : ١٩٩٦) **ويتبين منها ما يلى :**

● التفوق الواضح والمستمر لمعدل مواليد حضر المحافظة عن مثيله بمدينة رشيد طوال فترة الدراسة فقد بلغ أقصى انحراف بينهما فى الفترة (١٩٨٠ - ١٩٨٤) وبلغ ٦,١ فى الألف .

● الهبوط المستمر لمعدل المواليد بالمدينة وبحضر المحافظة ففى الوقت الذى بلغ ٤١,٨ فى الألف فى الفترة (١٩٦٠ - ١٩٦٤) انخفض إلى ٢٨,٦ فى الألف فى الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠) أى بنسبة انخفاض قدرها ٣١,٦ ٪ ، بينما سجلت نسبة انخفاض معدل مواليد حضر المحافظة خلال الفترة نفسها حوالى ٣٢,٩ ٪ وهى نسبة قريبة من المدينة إلى حد كبير ويرجع ذلك إلى أن هذه الفترة شهدت مجهودات مكثفة من الدولة فى مجال تنظيم الأسرة وزيادة الوعى لدى الآباء وبالتالى تنامى الوعى القومى والفردى لدى المجتمع تجاه هذه القضية ، وكذلك يجب أن لا نغفل التغيرات الاجتماعية التى حدثت فى المجتمع وبخاصة بالنسبة للمرأة وتعليمها وخروجها إلى سوق العمل .

جدول رقم (٧) : تطور متوسط معدلات المواليد الخام بمدينة رشيد مقارنة بحضر المحافظة خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦)

(فى الألف)

الفترة	مدينة رشيد	حضر المحافظة	الانحراف عن حضر المحافظة
١٩٦٠ - ١٩٦٤	٤١,٨	٤٥,٦	- ٣,٨
١٩٦٥ - ١٩٦٩	٣٦,٢	٤٠,٦	- ٤,٤
١٩٧٠ - ١٩٧٤	٣٥,٤	٣٧,٤	- ٢
١٩٧٥ - ١٩٧٩	٣١,٩	٣٥,٢	- ٣,٣
١٩٨٠ - ١٩٨٤	٢٩,٥	٣٥,٦	- ٦,١
١٩٨٥ - ١٩٨٩	٣٨,٨	٤٠,٢	- ١,٤
١٩٩٠ - ١٩٩٤	٢٩,٩	٣٣,٤	- ٣,٥
١٩٩٥ - ٢٠٠٠	٢٨,٦	٣٠,٦	- ٢

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات الإحصاءات الحيوية ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(ب) معدل الخصوبة العام :

يتباين معدل الخصوبة العام تبعاً لمجموعة من الأوضاع المتشابكة تدخل معظمها فى إطار ما يعرف بالعوامل الوسيطة التى تتعلق بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للأسرة ومنها عمر المرأة عند الزواج ومدة الزواج إلى جانب وضع المرأة فى العمل ومستوى تعليمها إضافة إلى العادات والتقاليد التى ترتبط بالزواج والرغبة فى الإنجاب وتفضيل إنجاب الذكور عن الإناث وكذلك متوسط دخل الأسرة والرغبة فى المحافظة على مستوى دخل مرتفع وأيضاً نوعية النشاط الذى يمارسه الزوج .

ومن تحليل الجدول رقم (٨) والشكل رقم (١٤) يتبين ما يلى :

- اتسم معدل الخصوبة العام بالمدينة بالانخفاض المستمر منذ عام ١٩٦٠ وحتى عام ١٩٩٦ وبلغت نسبة الانخفاض ٤٣,٨ ٪ .
- اتسم معدل الخصوبة العام بحضر المحافظة بارتفاعه وتذبذبه من تعداد لآخر وربما يرجع ذلك إلى الانخفاض المستمر لهذا المعدل فى المدينة بالانخفاض المستمر فى معدلات المواليد وكذلك إلى الهجرة .
- حقق المعدل بالمدينة أقصى انحراف له عن حضر المحافظة عام ١٩٧٦ حيث بلغت قيمة الانحراف –٣٠ فى الألف ويرجع ذلك إلى الارتفاع الملحوظ فى معدل مواليد حضر المحافظة والمدينة خلال هذه الفترة .

جدول رقم (٨) تطور معدل الخصوبة بمدينة رشيد

مقارنة بحضر المحافظة خلال الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦)

(فى الألف)

الفترة التعدادية	مدينة رشيد	حضر المحافظة	الانحراف عن حضر المحافظة
١٩٦٠	٢١٧	٢٣٠	–١٣
١٩٧٦	٢٧٨	٣٠٨	–٣٠
١٩٨٦	١٦٤	١٧٢	–٨
١٩٩٦	١٢٢	١٤٤	–٢٢
نسبة التغير التعدادية	٤٣,٨	٣٧,٤	

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(ج) معدل الوفيات الخام :

وهو المقياس الأكثر استخداماً لدراسة الوفيات ومقارنتها وتحديد اتجاهاتها وتطورها. ومن تحليل الجدول رقم (٩) يتضح الآتى :

- أخذ معدل الوفيات الخام بمدينة رشيد وحضر المحافظة اتجاهاً تنازليًا خلال فترة الدراسة فانخفض فى مدينة رشيد وحضر المحافظة فى الفترة (١٩٦٠ – ١٩٦٤) من ١٠,٣ فى الألف و ١٤,٩ فى الألف علي الترتيب إلى ٧,٢ فى الألف و ٦,٨٤ فى الألف على الترتيب فى الفترة (١٩٩٥ – ٢٠٠٠) . ويعد هذا المعدل من المعدلات المنخفضة ليس فقط على مستوى مصر بل وعلى مستوى العالم ، وهو أيضاً عبر عن اهتمام الدولة بالقضية الصحية ومكافحة الأوبئة والأمراض ونظام التأمين الصحى وكلها أمور لها علاقة وثيقة بانخفاض هذا المعدل إلى هذه الصورة .

- يمكن القول بأن معدل الوفيات الخام بحضر المحافظة يتفوق على نظيره بمدينة رشيد خلال معظم فترات الدراسة وقد بلغ أقصاه فى الفترة (١٩٧٠ – ١٩٧٤) وبلغ – ٥,٢ فى الألف .

جدول رقم (٩) تطور متوسط معدلات الوفيات الخام بمدينة رشيد مقارنة بحضر المحافظة خلال الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦)

(فى الألف)

الفترة التعدادية	مدينة رشيد	حضر المحافظة	الانحراف عن حضر المحافظة
١٩٦٠ – ١٩٦٤	١٠,٣	١٤,٩	– ٤,٦
١٩٦٥ – ١٩٦٩	٩,٢	١٣,٣	– ٤,١
١٩٧٠ – ١٩٧٤	٨,٨	١٤	– ٥,٢
١٩٧٥ – ١٩٧٩	٩	١١,١	– ٢,١
١٩٨٠ – ١٩٨٤	٩,٥	٩,٣	+ ٠,٢
١٩٨٥ – ١٩٨٩	٨	٩,٥	– ١,٥
١٩٩٠ – ١٩٩٤	٧,٧	٧,٣	+ ٠,٤
١٩٩٥ – ٢٠٠٠	٧,٢	٦,٨	+ ٠,٤

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات الإحصاءات الحيوية الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(د) معدل وفيات الرضع:

تلقى دراسة معدل وفيات الرضع أهمية خاصة لأن معدلاتها تمثل نسبة كبيرة من معدلات الوفيات الخام كما أنها أحد المؤشرات التى تدل على مستوى التنمية فى الدولة . **ومن تحليل الجدول رقم (١٠) يتضح الآتى :**

- الانخفاض المستمر فى متوسط معدل وفيات الرضع بمدينة رشيد وحضر المحافظة خلال الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦) ففى حين بلغ متوسط معدل وفيات الرضع ١٠٤ فى الألف و ١٠٧,٧ فى الألف على الترتيب فى الفترة (١٩٦٠ – ١٩٦٤) فقد انخفض إلى ٢٠ فى الألف و ٢٢,٥ فى الألف على الترتيب فى الفترة (١٩٩٥ – ٢٠٠٠) ، أى انخفض بنسبة ٨٠,٨٪ بمدينة رشيد وبنسبة ٧٩,١٪ بحضر المحافظة خلال فترة الدراسة . ويشير ارتفاع نسبة التغير فى معدلات وفيات الرضع بالمدينة وحضر المحافظة إلى التحسن المستمر والملموس فى مستوى الخدمات الصحية بالمدينة والجهود الوقائية التى بُذلت لمكافحة الأمراض المعدية التى تصيب الأطفال وذلك عن طريق حملات التطعيم الدورية والإجبارية .

جدول رقم (١٠) تطور متوسط معدلات وفيات الرضع بمدينة رشيد مقارنة بحضر المحافظة خلال الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦)

(فى الألف)

الفترة	مدينة رشيد	حضر المحافظة	الانحراف عن حضر المحافظة
١٩٦٠ – ١٩٦٤	١٠٤	١٠٧,٧	٣,٧ –
١٩٦٥ – ١٩٦٩	٨٣	١١٣,٢	٣٠,٢ +
١٩٧٠ – ١٩٧٤	٦٧	٩٨,٨	٣١,٨ –
١٩٧٥ – ١٩٧٩	٦٢	٧٠,٩	٨,٩ –
١٩٨٠ – ١٩٨٤	٣٨	٧٠,٥	٣٢,٥ –
١٩٨٥ – ١٩٨٩	٣٠	٤٣,٧	١٣,٧ +
١٩٩٠ – ١٩٩٤	٢٥	٢٤,٧	٠,٣ +
١٩٩٥ – ٢٠٠٠	٢٠	٢٢,٥	٢,٥ –

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات الإحصاءات الحيوية ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٤ - الهجرة:

من تحليل الجدول رقم (١١) يتبين الآتى :

● شهدت الفترة (١٩٧٦ – ١٩٨٦) أعلى فترة نزوح من المدينة وبلغ المعدل السنوى لصافى الهجرة – ٢,٨ ٪ وقد انخفضت هذه النسبة إلى – ١,٨ ٪ فى الفترة (١٩٨٦ – ١٩٩٦) .

جدول رقم (١١) : صافى الهجرة الداخلية فى مدينة رشيد

خلال الفترة (١٩٧٦ – ١٩٩٦)

الفترة التعدادية	الزيادة الكلية	إسهام الزيادة الطبيعية		إسهام الهجرة		المعدل السنوى لصافى الهجرة
		العدد	٪	العدد	٪	
١٩٧٦ – ١٩٨٦	١٢٦٦٠	٢٥٥٧٣	٢٠٢	– ١٢٩١٣	– ١٠٢	– ٢,٨
١٩٨٦ – ١٩٩٦	٦٥٣٣	١٦٥٢٠	٢٥٢,٨	– ٩٩٨٧	– ١٥٢,٨	– ١,٨

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات الإحصاءات الحيوية والتعدادات السكانية ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٥ - كثافة السكان:

يتضح من الجدول رقم (١٢) ما يلى :

● أخذت الكثافة السكانية بمدينة رشيد فى الارتفاع المستمر من تعداد لآخر خلال الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦) حيث ارتفعت من ٧٦٨,٨ نسمة / كم^2 عام ١٩٦٠ إلى ١٣٨٥,٣ نسمة/كم^2 عام ١٩٩٦ .

● تُعد الفترة (١٩٧٦ – ١٩٨٦) أعلى فترة تغير كثافى خلال فترة الدراسة حيث بلغت ٣٢,٤ ٪ وهى الفترة التى شهدت قيود البناء على الأراضى الزراعية مما أدى إلى بطء النمو العمرانى ، وهى سمة اتسم بها كثير من المدن المصرية خلال هذه الفترة والذى ترجم إلى ارتفاع فى كثافة السكان .

جدول رقم (١٢) : تغير الكثافة الحقيقية بمدينة رشيد

خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦)

السنة	الكثافة السكانية (نسمة/كم٢)	معدل التغير الكثافى
١٩٦٠	٧٦٨,٨	
١٩٧٦	٩٢٩,٤	٢٠,٩
١٩٨٦	١٢٣٠,١	٣٢,٤
١٩٩٦	١٣٨٥,٣	١٢,٦
١٩٦٠ - ١٩٩٦		٨٠,٢

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٦ - التركيب العمرى - النوعى للسكان :

يُعد التركيب العمرى - النوعى للسكان هو المفتاح لفهم الكثير من القضايا الديموغرافية والاقتصادية والاجتماعية التى تخص المجتمع .

(أ) التركيب العمرى :

من تحليل الجدول رقم (١٣) والشكل رقم (١٥) يتضح الآتى :

- تراجعت نسبة صغار السن (٠ - ١٤ سنة) طوال الفترات التعدادية خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦) ففى حين بلغت حوالى ٤٦,١ ٪ عام ١٩٦٠ وصلت إلى ٣٢,٥ ٪ عام ١٩٩٦ أى انخفضت بنسبة ٢٩,٥ ٪ ويرجع هذا الهبوط إلى انخفاض معدلات المواليد بمدينة رشيد خلال الفترة نفسها .

- شكلت فئة متوسطى السن (١٥ - ٦٤ سنة) أعلى نسبة بين فئات العمر الثلاث فى جميع فترات الدراسة مع احتفاظها بالإيقاع التصاعدى لنسبها خلال فترة الدراسة ففى حين بلغت ٥٠,٤ ٪ عام ١٩٦٠ وصلت إلى ٦٤,٣ ٪ عام ١٩٩٦ . وتجدر الإشارة إلى أن هذه الفئة هى الفئة المنتجة والتى تتحمل عبء إعالة الفئتين الأخريين وتعد زيادة نسبتها مؤشراً اقتصاديا مهما للمجتمع .

● تذبذبت نسبة كبار السن (٦٥ سنة فأكثر) ففى حين بلغت ٣,٥٪ عام ١٩٦٠ وصلت إلى ٣,٢٪ عام ١٩٩٦ وتذبذبت هذه النسبة خلال فترة الدراسة صعوداً وهبوطاً من فترة تعدادية لأخرى . غير أنها نسبة تدل على أن المجتمع السكانى بمدينة رشيد مجتمع فتى حيث تنخفض فيه نسبة كبار السن عن ٤٪ من جملة السكان .

جدول رقم (١٣) تطور التوزيع النسبى للسكان بمدينة رشيد

حسب فئات السن العريضة خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦)

الفترة التعدادية	صغار السن	متوسطو السن	كبار السن
١٩٦٠	٤٦,١	٥٠,٤	٣,٥
١٩٧٦	٣٩,٣	٥٧,٤	٣,٣
١٩٨٦	٣٥,٧	٦٠,٧	٣,٦
١٩٩٦	٣٢,٥	٦٤,٣	٣,٢

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(ب) التركيب النوعى :

يلقى الجدول رقم (١٤) الضوء على نسبة النوع وتطورها بمدينة رشيد خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦) ومنه يتضح الآتى :

● ارتفاع نسبة الذكور عن الإناث خلال فترة الدراسة حيث بلغت نسبة النوع ١٠٢ عام ١٩٦٠ وارتفعت قليلاً إلى ١٠٤ عام ١٩٩٦ بيد أنه يمكن الحكم على هذه النسب بأنها طبيعية ولم تأخذ شكلاً شاذاً.

جدول رقم (١٤) تطور نسبة النوع بمدينة رشيد

خلال الفترة ١٩٦٠ - ١٩٩٦

السنة	نسبة النوع
١٩٦٠	١٠٢
١٩٧٦	١٣,٢
١٩٨٦	١٠٤,٣
١٩٩٦	١٠٤

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ؛ الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(ج) الهرم السكانى :

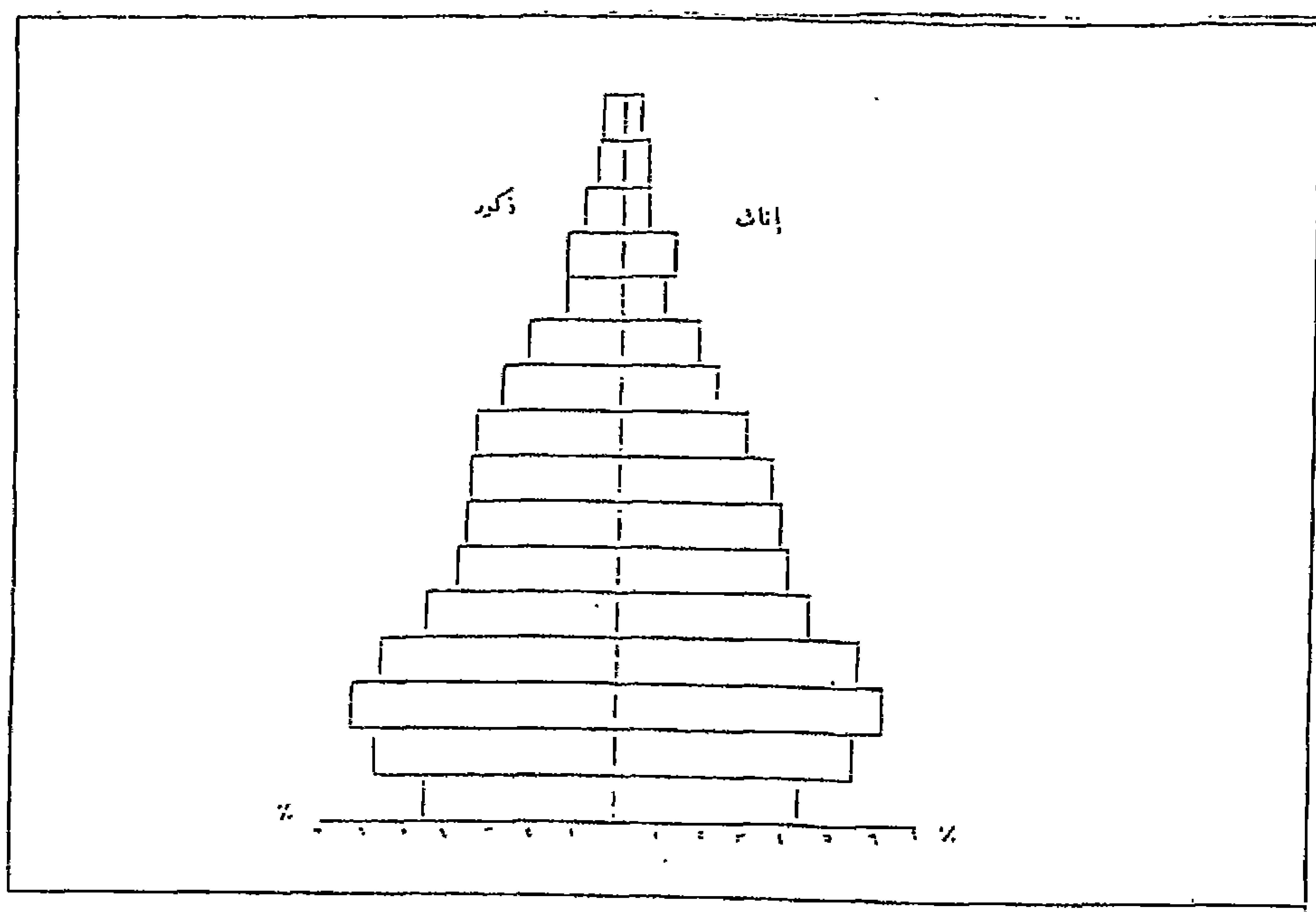
من تحليل الجدول رقم (١٥) والشكل رقم (٤) يتضح الآتى :

- يتميز الهرم السكانى لمدينة رشيد عام ١٩٩٦ بقاعدته العريضة إذ تشكل نسبة صغار السن فيه ٣٢,٥٪
- يبدأ الهرم السكانى بتدرج هرمى من الأقل إلى الأعلى بدءاً من فئة (٠ – ٤) حتى فئة (١٠ – ١٤) ويرجع ذلك إلى انخفاض معدلات المواليد خلال الخمسة عشر عاماً الماضية ثم يبدأ الهرم بعد ذلك فى التدرج من الأعلى إلى الأدنى حتى فئة العمر (٢٥ – ٢٩) ، ويلاحظ تقارب نسب الإناث إلى الذكور فى هذه الفئات العمرية .
- تضطرب درجات الهرم وبخاصة الإناث من فئات السن (٣٠ – ٣٤) وحتى (٤٠ – ٤٤) .
- تبدو ملامح القوة والشباب على الهرم السكانى لمدينة رشيد حيث تنخفض فيه نسبة كبار السن عن ٤ ٪ .

جدول رقم (١٥) : التركيب العمرى – النوعى لسكان مدينة رشيد عام ١٩٩٦

الفئة العمرية	ذكور	إناث
٠ – ٤	٤,٥	٤,٣
٥ – ٩	٥,٧	٥,٥
١٠ – ١٤	٦,٣	٦,٢
١٥ – ١٩	٥,٦	٥,٦
٢٠ – ٢٤	٤,٥	٤,٥
٢٥ – ٢٩	٣,٨	٤
٣٠ – ٣٤	٣,٦	٣,٨
٣٥ – ٣٩	٣,٥	٣,٦
٤٠ – ٤٤	٣,٤	٣
٤٥ – ٤٩	٢,٨	٢,٣
٥٠ – ٥٤	٢,٢	١,٨
٥٥ – ٥٩	١,٣	١
٦٠ – ٦٤	١,٤	١,٢
٦٥ – ٦٩	٠,٨٨	٠,٦
٧٠ – ٧٤	٠,٦	٠,٦
٧٥ +	٠,٥	٠,٤

- المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعداد عام ١٩٩٦ ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .



الشكل رقم (٤) الهرم السكانى لسكان مدينة رشيد عام ١٩٩٦

٧- التركيب الاقتصادى للسكان :

(أ) قوة العمل :

القوى العاملة أو القوة البشرية هى أحد أهم الموارد الاقتصادية لأى نظام اقتصادى فى مجتمع ما ، ويشير الجدول رقم (١٦) والشكل رقم (٥) إلى تطور نسبة قوة العمل حسب النوع ومقارنتها بجملة السكان والقوى العاملة إجمالاً فى الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦) ويتبين من قراءتهما ما يلى :

● تذبذب نسبة قوة العمل إلى جملة السكان خلال السنوات التعدادية من ١٩٦٠ إلى ١٩٩٦ ففى حين بلغت ٣٧,٦٪ عام ١٩٦٠ فقد ارتفعت إلى ٤٢٪ عام ١٩٨٦ ثم هبطت إلى ٣٩,٧ عام ١٩٩٦ ويرجع ذلك إلى عامل الهجرة .

● التناقص المستمر فى نسبة القوى العاملة من الذكور إلى جملة القوى العاملة خلال السنوات التعدادية ، فقد تناقصت هذه النسبة من ٩٦,٨٪ عام ١٩٦٠ إلى ٨٩,١٪ عام ١٩٩٦ ويعود ذلك إلى الارتفاع المستمر لنسبة القوى العاملة من الإناث بالنسبة لجملة القوى العاملة .

● التزايد المستمر فى نسبة القوى العاملة من الإناث إلى جملة القوى العاملة خلال فترة الدراسة ، فقد ارتفعت من ٣,٢٪ عام ١٩٦٠ إلى ١٣,٩٪ عام ١٩٩٦ أى تضاعفت أكثر من ثلاث مرات خلال أقل من أربعين سنة ويرجع هذا الارتفاع إلى ارتفاع نسبة التحاق الإناث بالتعليم حيث إن هناك علاقة طردية بين ارتفاع نسبة تعليم الإناث وبين مشاركتهن فى النشاط الاقتصادى والعمل .

جدول رقم (١٦) : تطور حجم القوى العاملة بمدينة رشيد حسب النوع خلال الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦)

التعداد	نسبة القوى العاملة من الذكور إلى جملة القوى العاملة ٪	نسبة القوى العاملة من الإناث إلى جملة القوى العاملة ٪	نسبة القوى العاملة إلى جملة السكان ٪
١٩٦٠	٩٦,٨	٣,٢	٣٧,٦
١٩٧٦	٩٤,١	٥,٩	٣٩,٣
١٩٨٦	٩١,٢	٨,٨	٤٢
١٩٩٦	٨٩,١	١٣,٩	٣٩,٧

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

(ب) تركيب السكان حسب النشاط الاقتصادى :

من خلال الجدول رقم (١٧) والشكل رقم (٦) يتضح ما يلى :

● يتصدر قطاع الصناعات التحويلية أوجه النشاط الاقتصادى بمدينة رشيد عام ١٩٩٦ وقد ارتفعت نسبة العاملين بهذا القطاع عن عام ١٩٦٠ والذى بلغ وقتها ٢٣,٢ ٪ وتجدر الإشارة إلى أنه جاء فى العام نفسه فى الترتيب الثانى بعد قطاع الزراعة والرعى والصيد الذى بلغ وقتها ٢٥,٢ ٪ ثم تراجع إلى ١٥,١ ٪ عام ١٩٩٦ ويدل ذلك على تأثر حرفة الصيد بالتغيرات الجغرافية الذى تعرض له إقليم رشيد كما سبق ذكره .

● جاء قطاع الخدمات فى الترتيب الثانى من حيث استيعاب القوى العاملة بالمدينة حيث بلغت نسبته ٢٢,٤ ٪ عام ١٩٩٦ وقد كان ٢١,٣ ٪ عام ١٩٦٠ ويرجع تركز هذا الحجم من القوى العاملة بهذا القطاع إلى أنه يُعد قطاعاً حكومياً يلجأ إليه الكثير من القوي العاملة .

● يأتى قطاع التجارة والفنادق والمطاعم فى المرتبة الثالثة وقد ارتفع من ١٦,٥ ٪ عام ١٩٦٠ إلى ١٩,٤ ٪ عام ١٩٩٦ ويمكن أن ترجع هذه الزيادة إلى اتجاه الشباب نحو العمل بهذا القطاع وبخاصة بعد تخلى الدولة عن مسئوليتها عن تعيينهم .

● يأتى النقل فى المرتبة الرابعة بنسبة ٨,٤ ٪ وقد انخفضت نسبتها عن عام ١٩٦٠ والتى بلغت وقتها ١٠ ٪ .

● شكلت الأنشطة السابقة عام ١٩٩٦ حوالى ٩٠,٣ ٪ من جملة القوى العاملة بمدينة رشيد وقد توزعت النسب المتبقية على الأنشطة الاقتصادية الأخرى بنسب متقاربة إلى حد ما .

جدول رقم (١٧) تطور ذوى النشاط الاقتصادى بمدينة رشيد خلال الفترة (١٩٦٠ - ١٩٩٦)

النشاط الاقتصادى	١٩٦٠	١٩٩٦	نسبة التغير ٪
الزراعة والرعى والصيد	٢٥,٢	١٥	- ٤٠
التعدين والمناجم والمحاجر	٠,١	٠,١	صفر
الصناعات التحويلية	٢٣,٢	٢٥	٧,٧
الكهرباء والغاز والمياه	٠,٤	٠,٤	صفر
التشييد والبناء	٢,١	٥,٣	١٥٢,٣
التجارة والفنادق والمطاعم	١٦,٥	١٩,٤	١٧,٥
النقل والمواصلات	١٠	٨,٤	- ١٦
التمويل والتأمينات	-	٣,٦	٣٦
الخدمات	٢١,٣	٢٢,٤	٥,١
أنشطة غير كاملة التوصيف	١,٢	٠,٤	- ٦٦,٦

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية فى السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٨ - الخصائص التعليمية للسكان :

تُعد الخصائص التعليمية للسكان من المؤشرات المهمة لمستوى التنمية الاجتماعية والبشرية ومقياساً للتطور الثقافى والاجتماعى للمجتمع . ويتضح من الجدول رقم (١٨) والشكل رقم (١٩) مايلى :

تتجه نسبة الأمية بمدينة رشيد إلى الانخفاض المستمر فقد انخفضت من ٧٣,٥٪ عام ١٩٦٠ إلى ٤٣٪ عام ١٩٩٦ ، ومن الملاحظ أن مثل هذا الهبوط يُعد مؤشراً جيداً لمجهودات الدولة لخفض هذه النسبة بيد أنها مازالت بحاجة إلى الهبوط أكثر من ذلك حتى يواكب المجتمع بمدينة رشيد مثيله بحضر الجمهورية ثم التخلص من الأمية بعد ذلك .

(ب) فئة من يقرأ ويكتب من السكان :

شهدت هذه الفئة ارتفاعاً ملحوظاً خلال فترة الدراسة بمدينة رشيد فقد ارتفعت من ٠,٧٪ عام ١٩٦٠ إلى ١٩,٩٪ عام ١٩٩٦ ، ومن الملاحظ أن أى انحسار فى نسبة الأمية يُضاف إلى فئة الملمين بالقراءة والكتابة ، ويمكن أن يرجع ذلك إلى القوانين التى سنتها الدولة والتى تنص على

عدم الالتحاق بأى من الوظائف الحكومية دون الإلمام بالقراءة والكتابة (أى الحصول على شهادة محو الأمية) وقد مثل هذا حافزاً للسكان للقضاء على أميتهم وتعلم القراءة والكتابة ، مما كان له أكبر الأثر فى ارتفاع نسبة هذه الفئة .

(ج) فئة السكان من حاملى الشهادة الابتدائية :

انحسرت هذه الفئة من السكان من ٢٠,٧ ٪ عام ١٩٦٠ إلى ٥,٢ ٪ عام ١٩٩٦ ، وذلك لزيادة الرغبة فى مواصلة التعليم بعد الابتدائية حيث لم تعد للشهادة الابتدائية أية أهمية فى مجال التوظيف والعمالة .

(د) فئة ذوى التعليم المتوسط :

شهدت نسبة ذوى التعليم المتوسط بمدينة رشيد ارتفاعاً ملحوظاً عام ١٩٩٦ عما كانت عليه عام ١٩٦٠ فقد ارتفعت من ٤,٥ ٪ عام ١٩٦٠ إلى ٢٧,٤ ٪ عام ١٩٩٦ .

(هـ) فئة ذوى التعليم الجامعى :

تشمل هذه الفئة الحاصلين على المؤهلات الجامعية وما فوقها وقد بلغت نسبة هذه الفئة ٤,٥ ٪ عام ١٩٩٦ بعد أن كانت تمثل ٠,٦ ٪ عام ١٩٦٠ . ويرجع ارتفاع هذه النسبة فى الفترة (١٩٦٠ – ١٩٩٦) إلى دور التعليم الجامعى فى توفير فرص للحصول على مهنة أكثر جاذبية من غيرها .

جدول رقم (١٨) تطور التوزيع النسبى للسكان بمدينة رشيد حسب حالتهم التعليمية مقارنة بحضر المحافظة خلال الفترة من ١٩٦٠ إلى ١٩٩٦

الحالة التعليمية	مدينة رشيد		الحالة التعليمية	
	١٩٦٠	١٩٩٦	١٩٦٠	١٩٩٦
أمى	٧٣,٥	٤٣	٦٦,٥	٣٢,٤
يقرأ ويكتب	٠,٧	١٩,٩	٠,٨	٢٢,١
ابتدائى	٢٠,٧	٥,٢	٢٤	٨,٧
متوسط	٤,٥	٢٧,٤	٧,٦	٣٠,٥
جامعى	٠,٦	٤,٥	١,١	٦,٤

المصدر : النسب تم حسابها اعتماداً على بيانات التعدادات السكانية في السنوات المذكورة ، الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

٩ - مستقبل السكان :

ترجع أهمية تقدير حجم السكان فى المستقبل فى مدينة ما إلى دور التقديرات السكانية المستقبلية فى وضع تصور لتطوير هذه المدينة اقتصادياً واجتماعياً حيث تساعد مثل هذه التقديرات السكانية فى تقدير احتياجات السكان من الخدمات المختلفة فى المسقبل .

ومن المتوقع أن يرتفع معدل النمو السنوى لسكان مدينة رشيد من ١,١ ٪ كما كان عليه فى الفترة (١٩٨٦ - ١٩٩٦) إلى ١,٥ ٪ خلال الفترة (١٩٩٦ - ٢٠٠٠) ومن ثم فإن عدد السنوات اللازمة لتضاعف السكان بمدينة رشيد يبلغ حوالى ٤٦,٦ وهى فترة كافية لكى يصل حجم سكان المدينة إلى حوالى ١١٦٦٤٤ نسمة عام ٢٠٤٣ . ويتوقع أن يصل عدد سكان رشيد إلى ٦٧,٧ ألف نسمة بحلول عام ٢٠٠٦ وحوالى ٧٨,٧ ألف نسمة عام ٢٠١٦ .

المدينة	عدد السكان	معدل النمو السنوى المقترح	السنوات اللازمة لمضاعفة السكان		عدد السكان التقديرى فى	
			عدد السنوات	سنة المضاعفة	٢٠٠٦	٢٠١٦
مدينة رشيد	٥٨٣٢٢	١,٥ ٪	٤٦,٦	٢٠٤٣	٦٧٧٦٠	٧٨٧٢٧

الصورة العامة لاستخدام الأرض

١ - خطة المدينة :

تعتمد دراسة خطة مدينة رشيد وتركيبها البنائى إضافة إلى الوصف العام والتحليل الكمى لأبعاد استخدام الأرض على دراسة ميدانية مكثفة لجزء من المدينة ، مع إعطاء صورة لتفاصيل خطة المدينة من خلال تحليل تفاصيل استخدام الأرض فى الجزء الذى يعتمد على الدراسة الميدانية .

وتتضح من الخريطة المرفقة أبعاد الخطة التفصيلية لمدينة رشيد مع بيان للجزء المرفوع ميدانياً . نتج عن دراسة المدينة أنها مقسمة إلى سبع مناطق متمايزة يمكن اعتبار كل منها حياً عمرانياً فى المدينة يكتسب من خطته العامة صفات شكلية وأخرى وظيفية وكما يتضح من الجدول ومن الخريطة المرفقة البيان التالى :

جدول رقم (١٩) مساحات أحياء مدينة رشيد

المنطقـة	المساحة (م٢)	المساحة (فدان)
المنطقة (الحى) الإدارى	١٩٨٤٠٠	٤٧,٢٢
حى المحطة	١٤٤٠٠٠	٣٤,٢٢
الحى الانتقالى	١٣٢٠٠٠	٣١,٤٢
حى الوسط	١٣٧٦٠٠	٣٢,٧٦
حى القبلى	١٥١٢٠٠	٣٦
حى المضارب والمقابر	١٦٨٠٠٠	٤٠
رشيد الجديدة	٣٦٨٠٠	٨,٦٧
جملة المنطقة المرفوعة ميدانيا	٩٦٨٠٠٠	٢٣٠,٤٤

ويلاحظ من الجدول أن الأحياء المقسمة تتجاوز مساحة كلٌ منها ٣٠ فداناً فيما عدا رشيد الجديدة حيث اقتصرت دراستها على المباني المجاورة لطريق رشيد – الإسكندرية والتى تمثل حوالى ٩ أفدنة ولكن المنطقة المعروفة برشيد الجديدة وهى الامتداد المكانى لمدينة رشيد نحو الغرب والجنوب تصل فى الحقيقة إلى ما يقرب من ٦٢ فداناً . وقد اعتاد سكان رشيد على تقسيم المدينة إلى قسمين متمايزين ؛ البحرى (فى الشمال) والقبلى (فى الجنوب) ، ويتميز الجزء الشمالى من المدينة بخطة شطرنجية منتظمة وتتركز فيها المبانى الحديثة ومبانى الخدمات الأساسية ويقطنها ذوو الدخول المرتفعة أى أقرب للتحضر من الجزء الجنوبى الذى يتميز بالعشوائية فى البناء وضيق الشوارع والتوائها وعدم الانتظام فى شكل قطع الأراضى .

وترتبط هذه المنطقة بالسكان ذوى الدخول المنخفضة . هناك إذاً ازدواجية فى خطة المدينة وفى استخدام الأرض وهو ما يميز المدن المحلية والإقليمية فى مصر غير أن الدراسة الميدانية تكشف عن خصائص تفصيلية قد تكشف أن هناك اختلاطاً فى خطة المدينة وأن العشوائية فى الخطة فى النمو الأفقى والرأسى للمدينة هى السمة الغالبة للمدن المصرية المحلية كما أن هناك عشوائية واضحة فى توزيع تفاصيل استخدام الأرض .

تكشف الدراسة عن أن المنطقة الجنوبية فى المدينة ترتبط بالورش الحرفية وبالأسواق اليومية للمواد الغذائية على الأقل والتجارات المتنوعة وأن امتدادها فى الجنوب والغرب هو الامتداد السيئ (أحياء العشش والصفيح) .

تتركز الخدمات الإدارية فى مدينة رشيد فى الحى الشمالى الشرقى إضافة إلى تركز الاستخدامات التعليمية (حى المدارس) والاستشفاء (المستشفى المركزى) إضافة إلى المساحة الخضراء الترفيهية الوحيدة فى مدينة رشيد يحيطها المتحف الحربى والمقاهى التى تضم المعالم الترفيهية الوحيدة فى رشيد .

وإلى الغرب من الحى الإدارى تمتد ما تسمى بمنطقة المحطة (السكك الحديدية) حيث تمتد الخطة المنتظمة أيضاً وتقع حول شوارعها المتعامدة مبان جديدة تتخللها مساحات مزروعة أى ترتفع فيها نسبة الأرض الفضاء .

وبحذاء النهر تمتد الأحياء ويمكن تسميتها حى الوسط وحى القبلى وحى المضارب . ويختلف استخدام الأرض من منطقة إلى أخرى حيث يزداد بالاتجاه جنوباً الاضطراب فى خطة المدينة وفى تقسيمات الأراضى وفى استخداماتها مع وجود المبانى الحديثة ذات الطابع الحضرى التى تنشأ على أراضى مضارب الأرز الواسعة التى قُسمت إلى أراض للبناء وانتهاء دور وظيفة المضارب من المدينة إلا فى القليل وفى مضارب صغيرة .

وفى الغرب يمتد الحى الانتقالى ورشيد الجديدة وتظهر هنا المعالم الحضرية فى مناطق التوسع الجديد والذى يكتسب خطة منتظمة تخترقها شوارع متعامدة ومبان حديثة ومع محاولة تقسيم المدينة إلى أحياء ومن قراءة خريطة المدينة نجد أن المدينة يقسمها محور طولى يأخذ أسماء متعددة من منطقة لأخرى يمتد من الشمال حتى المحور العرضى الذى يفصل البحرى عن القبلى (شارع بورسعيد) .

وهكذا فإن مدينة رشيد مقسمة إلى قسمين رئيسيين : هما البناء والأراضى الفضاء ، وفيما يلى شرح لكل قسم من هذين القسمين .

أولا - البناء فى مدينة رشيد :

لقد تمت دراسة استخدام الأرض فى رشيد على أساس مسح ميدانى مفصل (على مستوى المبنى الواحد أو الوحدة العمرانية : بناء – فضاء – متجر – مدرسة ....) وقد أسهمت هذه الدراسة فى إظهار خمس سمات أساسية لاستخدام الأرض وهى : الخريطة العامة لاستخدام الأرض، وارتفاع المبانى ، والنمط المعمارى للمبانى ، والحالة العامة للمبانى ، ومادة البناء .

• الخريطة العامة لاستخدام الأرض :

نتيجة للمسح الميدانى لاستخدامات المبانى تم تمييز الاستخدام الأساسى للمبنى فى أربع فئات أساسية هى : الاستخدام السكنى، والاستخدام التجارى ، والاستخدام الصناعى، والاستخدام الخدمى . ومع تعدد الخدمات فى بعض المبانى تم إبراز الاستخدامات المشتركة فى المبنى الواحد حسب الاستخدام الأساسى والفرعى وقد تبين من الدراسة أن :

– الجزء الغربى من المدينة تسود فيه استخدامات أحادية وفى معظمها سكنية وتتعدد الاستخدامات وتتنوع فى الجزء الشرقى من المدينة (الأقرب إلى النهر) .

– يسود الاستخدام التجارى فى الجزء الأوسط من المدينة وتتركز الاستخدامات فى مبان ذات طابق واحد .

– تنتشر الاستخدامات الصناعية فى طول المدينة خاصة فى الجزء الجنوبى منها وليست هناك منطقة صناعية محددة . ومعظم الصناعات هى أنشطة حرفية (الحدادة – النجارة – ...) .

– تتركز الخدمات فى الحى الإدارى فى شمال المدينة أما الخدمات الدينية (المساجد) والمكاتب الإدارية فهى مبعثرة فى المدينة دون تركز فى حى معين .

– يندر أن نجد المبانى متعددة الاستخدام وتجمع المبانى بين التجارة والصناعة والخدمات وقليلاً ما يتواجد الاستخدام الصناعى مع الخدمى ولكن الصناعة والتجارة قد تشتركان فى مبنى واحد .

– لا يدل الاستخدام الفعلى للمبانى من مظهره الخارجى ولا يعبر ذلك عن الوظيفة الأساسية للمبنى ، فهناك الكثير من الأعمال الحرفية فى مبان يغلب على مظهرها أنها مساكن فقط وكثير من المساكن تحتوى على حيز لتربية الحيوان بصفة تجارية (حظائر) ولا يظهر فى شكلها ما يدل على الوظيفة الأساسية للمبنى . وتُستخدم المبانى القديمة والآيلة للسقوط كمخازن للجريد المستخدم فى صناعة الأقفاص أو كمخازن مرتبطة باستخدامات تجارية .

– يشغل الاستخدام السكنى حوالى ٦٥ ٪ من المبانى بصفة أساسية كما يشكل السكن ٢٦ ٪ من جملة المبانى فى المناطق المدروسة كاستخدام ثنائى أو ثلاثى .

جدول رقم (٢٠) التوزيع النسبى لاستخدامات المبانى فى أحياء المدينة

الحى	سكنى	تجارى	صناعى	خدمات	الجملة
الحى الإدارى	٣٩,٧	٢٥,٧	٩,٨	٢٤,٨	١٠٠٪
حى المحطة	٧٩,٣	١٥,٤	٢,٧	٢,٦	١٠٠٪
الحى الانتقالى	٧٨,١	١٢,٩	٦,١	٢,٩	١٠٠٪
حى الوسط	٤٨,١	٣٣,٧	٩,١	٩,١	١٠٠٪
حى القبلى	٦٩,١	١٨,٩	٨,٥	٢,٨	١٠٠٪
رشيد الجديدة	٨١	٤	٩	٦	١٠٠٪
حى المضارب	٥٨,٧	٣,٢	٦,٣	٣١,٨	١٠٠٪
جملة الاستخدامات	٦٦,٩	١٩,٩	٧,١	٦,١	١٠٠٪

وتشير الأرقام الواردة بالجدول السابق إلى الشخصية الأساسية لاستخدام الأرض فى كل من الأحياء والتى ورد ذكر تفصيلات عنها فى الخطة العامة للمدينة .

• ارتفاعات المبانى :

تتسم رشيد كغيرها من المدن المحلية بأن معظم مبانيها مكونة من طابق واحد أو طابقين فيما عدا ما طرأ فى الامتداد الحديث فى رشيد الجديدة حيث العمائر متعددة الطوابق وتصل أحياناً إلى الأبراج السكنية فى الجزء الجنوبى من المدينة مع سيادة نمط الفيلات فى مناطق الامتداد الحديث ونمط المسكن الأسرى متعدد الطوابق فى الجزء الأوسط والشمالى من المدينة .

وبمحاذاة النهر والاقتراب منه حيث ترتفع أسعار الأراضى، يعوض ذلك ارتفاع المبانى وتخصيصها كشقق سكنية مؤجرة لأرباب الخدمات الوافدين إلى المدينة، ومن هنا فإن ارتفاع المبانى يتناقص بالبعد عن النهر والتوجه نحو الداخل . ورغم التنوع فى ارتفاعات المبانى فإن نحو ٦٤٪ من المبانى فى المناطق المرفوعة ميدانيا هى أقل من ثلاثة طوابق ويرتبط ارتفاع المبنى أيضًا بالمستوى العام للدخل الأسرى وطبيعة النشاط الاقتصادى الذى يمارسه السكان فى رشيد .

ارتفاعات المبانى فى مدينة رشيد

شكل (٥)

جدول رقم (٢١) : التوزيع النسبى للمبانى حسب ارتفاعاتها فى أحياء المدينة

الحى	طابق واحد	طابقان	ثلاثة طوابق	أكثر من ثلاثة طوابق	تعلية	مهدم	غير مبين
الحي الإدارى	١٦,٩	٢٦,٤	٢٩	٢١,٦	١,٤	٣,٣	١,٤
حي المحطة	٣٦,٤	٣٧,٧	١٧,٩	٣	١,١	٠,٦	٣,٣
الحي الانتقالي	٣٢,٥	٣٥,٦	٢١,٥	٢,٩	٨	١,٨	٥,٧
حي الوسط	٢٢,٣	٢٥,٥	٣٤,٤	١٠,٣	٠,٦	٤,١	٢,٨
حي القبلي	٢٩,٨	٤٠,٨	٢١,١	٢,٥	٢,٩	٤,٩	–
رشيد الجديدة	٥٢,١	١٨,٨	٢٠,٨	٨,٣	–	–	–
حي المضارب	١٥,٧	١,٤	–	–	١,٤	٨١,٥	–
الجملة	٣٠,٢	٣٣,٨	٢٢,٨	٥,٢	١,٤	٤,٢	٢,٦

• الحالة العامة للمبانى :

تعبر الحالة العامة للمبنى عن العمر التقريبى للمسكن ، وقد تم تصنيف المبانى فى رشيد إلى عدة فئات هى :

– المبانى الحديثة والتى يصل عمرها إلى أقل من ٣٠ سنة .

– المبانى القديمة والتى يتراوح عمرها من (٣٠ : ٦٠ سنة) .

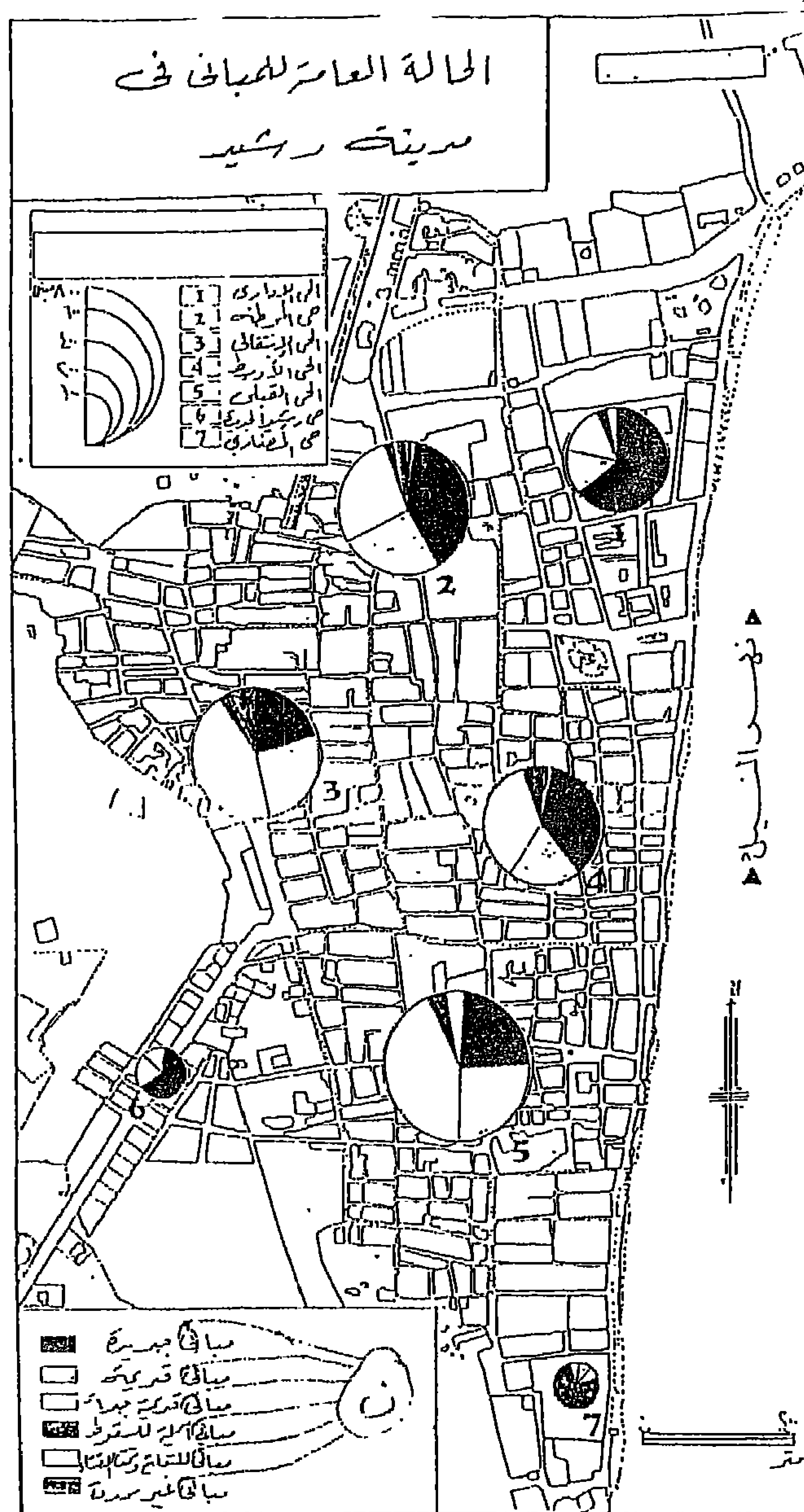
– المبانى القديمة جدًا والتى يصل عمرها لأكثر من ٦٠ سنة .

– المبانى الخربة (الآيلة للسقوط) ومعظمها من المبانى والمساجد الإسلامية .

– الأكواخ والعشش .

– المبانى تحت الإنشاء .

ويعبر الجدول التالى عن توزيع المبانى فى أحياء رشيد حسب الحالة العامة .



الحالة العامة للمبانى فى مدينة رشيد

شكل (٦)

جدول رقم (٢٢) التوزيع النسبى للمبانى حسب الحالة العامة

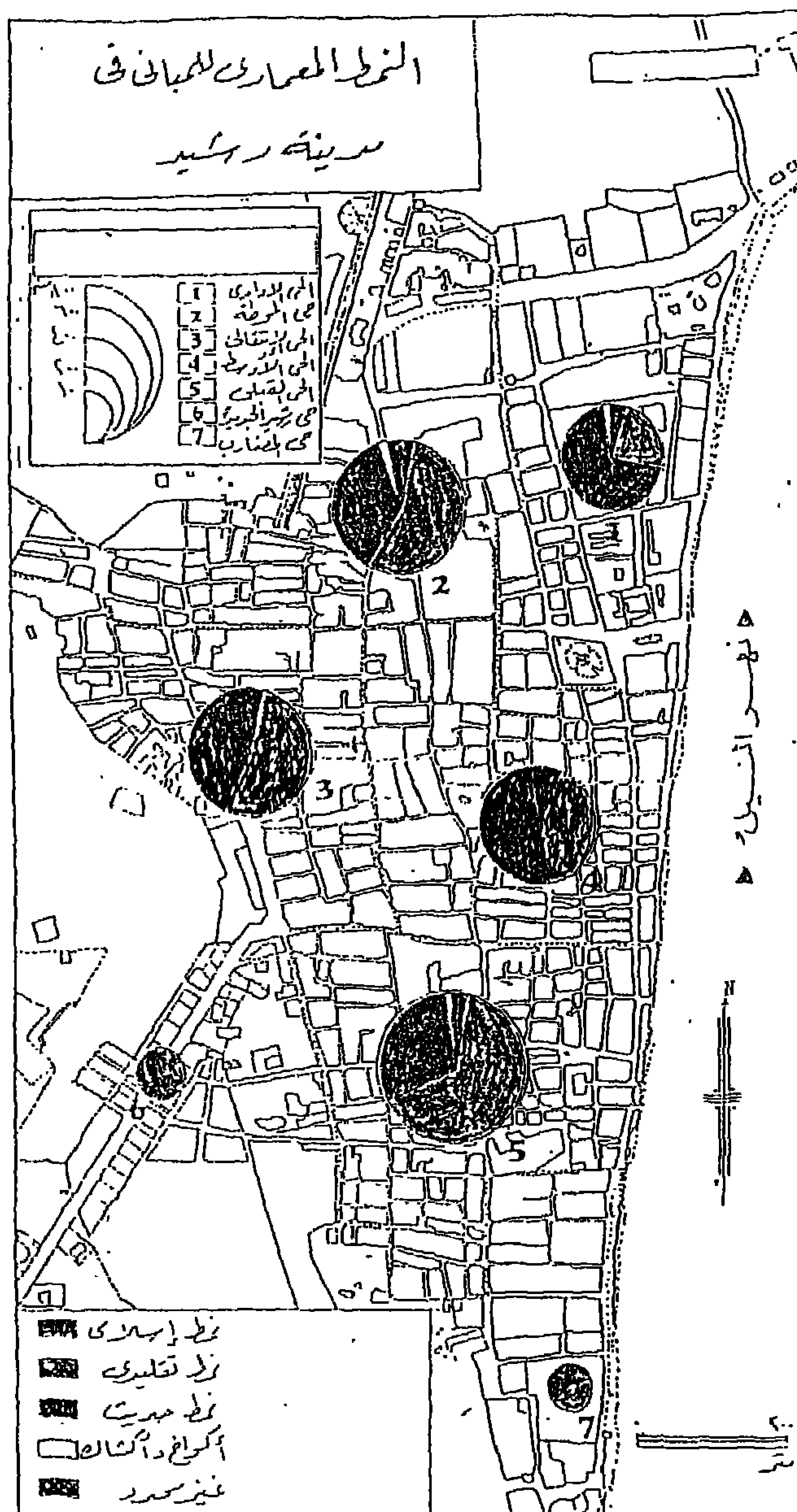
الحى	حديث	قديم	قديم جدا	آيل للسقوط	تحت الإنشاء	غير مبين	جملة
الحى الإدارى	٦٤,٢	١٤,٨	١٥,٥	٣,٤	١,٤	٠,٧	٪١٠٠
حي المحطة	٤١,١	٢٥,٥	٢٧,٨	٠,٦	١,١	٣,٩	٪١٠٠
الحى الانتقالى	١٩,٤	٢٧,٦	٤٥,٧	١,٨	٨	٥,٥	٪١٠٠
حى الوسط	٣٩,٥	٢٠,٨	٣٣,٩	٤,١	٠,٦	١,٦	٪١٠٠
حى القبلي	٢١,٧	٢٨,٥	٤٣,٤	٢,٩	٢,٩	٠,٦	٪١٠٠
رشيد الجديدة	٦٥,٦	١٩,٨	١٤,٦	–	؟	–	٪١٠٠
حي المضارب	١	٧,١	٨,٦	٨١,٥	١,٤	–	٪١٠٠
الجملة	٣١,٥	٢٤,٨	٣٥,٧	٤,١	١,٢	٢,٧	٪١٠٠

وتتفق الحالة العامة للمبانى مع الخصائص العامة للخطة البنائية للمدينة فالأحياء ذات الخطة المنتظمة بها مساكن حديثة وجديدة ، مثال ذلك الحى الإدارى وحى رشيد الجديدة فى حين أن الأحياء القديمة بها مبان قديمة جدا أو آيلة للسقوط ، مثال ذلك المضارب وفى حى القبلى وتمثل أحياء المحطة والانتقالى والوسط حالة متوسطة بين الطرفين .

النمط المعمارى للمبانى :

هناك ارتباط وثيق بين النمط المعمارى للمبانى وحالتها العامة وارتفاعاتها أيضًا إضافة إلى العمر التقريبى للمبنى وقد تم تصنيف مبانى رشيد إلى ثلاث فئات رئيسية هى : النمط الإسلامى ، والنمط التقليدى ، والنمط الحديث .

وتتعدد المبانى الحديثة فى رشيد فى المبانى الحكومية ومعظمها غير سكنية بالطبع إضافة إلى نمط الفيلات والمسكن الفردى الحديث والتى تقع فى الأحياء جيدة التخطيط ونوعية العمائر الحديثة حيث مادة البناء من الطوب المحروق ومستوف بالخرسانة المسلحة وأبواب معدنية وتأخذ النوافذ فيها الشكل المربع مع وجود شرفات فى معظم الغرف وتتميز بوجود المرافق العامة ممثلة فى الكهرباء والمياه النقية (الصرف الصحى غير موجود فى المدينة) وقد وصلت إلى رشيد الجديدة فكرة الأبراج السكنية متعددة الطوابق وكلها مبان حديثة بالطبع .



النمط المعماري للمباني في مدينة رشيد

شكل (٧)

أما المبانى التقليدية فهى تعطى سمة أساسية وخصوصية لمدينة رشيد خاصة فى الأحياء القديمة ذات الجبهة النهرية وتتميز هذه المبانى بالارتفاع وإن كانت أقل من المبانى الحديثة وهى منشأة وفق أسلوب معمارى محلى وتتأثر فى هذا النمط بالرطوبة الأرضية (نشع المياه على أسافل الجدران) ومعظم الحوائط مكسوة بالأسمنت أو باستخدام الجير مع الطين ويستخدم الخشب كمادة لبناء الأسقف والأبــواب ، ومعظم النوافذ دائرية أو بيضاوية الشكـل ، وهى فتحات واسعــة تقترب من السقف ، ومعظم هذه المبانى هى المبانى الأسرية الرشيدية التقليدية ، وهى عمارة وسط بين العمارة الحديثة والعمارة الإسلامية .

أما المبانى الإسلامية فتشمل المبانى الأثرية التى أُنشئت فى العصر المملوكى والعثمانى وتتكون هذه المساكن من أربعة طوابق . ويعتمد الطابق الأرضى على أعمدة خشبية أو رخامية ومعظمها مبنى من الطوب المحروق الذى تربطه ألواح من الخشب (طبقة أفقية) وتتعدد فيها الفتحات بعضها ضيق جدا والآخر واسع يغطى كلاً منها ستار من الأرابيسك والزجاج الملون وذلك من أجل توفير مزيد من التهوية فى هذه المبانى . وترتفع مداخل هذه المبانى عن الشارع بأربع بسطات (درجات سلم) وبعضها فى مستوى الشارع . ويعكس التخطيط الداخلى للمسكن التقاليد الإسلامية منها السلاملك (لاستضافة الرجال) والحرملك (لاستضافة الحريم) إضافة إلى حيز داخلى لسكنى الخدم وحيز آخر لإيواء الخيل والجمال ومخازن للحبوب ومواد العلف . وعلى أية حال فإن هذه الغرف وسعتها وانتظام التهوية والغنى بالزينات المعمارية وارتفاع المبانى وتعدد مواد البناء تعتبر مؤشراً على ثراء وغنى ساكنى هذه المنازل – آنذاك – وغنى رشيد فى عصرها القديم . وقد تحولت هذه المبانى إلى ملكية هيئة الآثار واعتبارها ثروة حضارية ومن هنا فقد تم ترميم أو إعادة بناء عدد من هذه المبانى وتحول بعضها إلى مزارات سياحية .

ويُظهر الجدول رقم (٢٣) توزيعاً للمبانى فى مدينة رشيد حسب النمط المعمارى ، حيث تعبر أرقام الجدول عن تركز نمط معمارى بعينه مع تخطيط الحى وانتظام وحداته المعمارية .

والارتباط واضح بين الخصائص الأربع المشار إليها آنفًا فى هذه المبانى . أما نمط العشش فمعظمها مساكن مؤقتة مصنوعة من القماش السميك ومن الأخشاب ويُخصص معظمها لتربية الحيوانات وهى وحدات ملحقة بالمبنى الرئيسى أو كوحدات تُستخدم فى تخزين الجــريد ، واعتبرت فى كثير من الدراسات كأرض فضاء غير مستغلة ويمكن اعتبارها احتياطيا عقاريا فى مدينة رشيد خاصة فى حى الوسط وحى القبلى .

جدول رقم (٢٣) : التوزيع النسبى للمبانى حسب النمط المعمارى

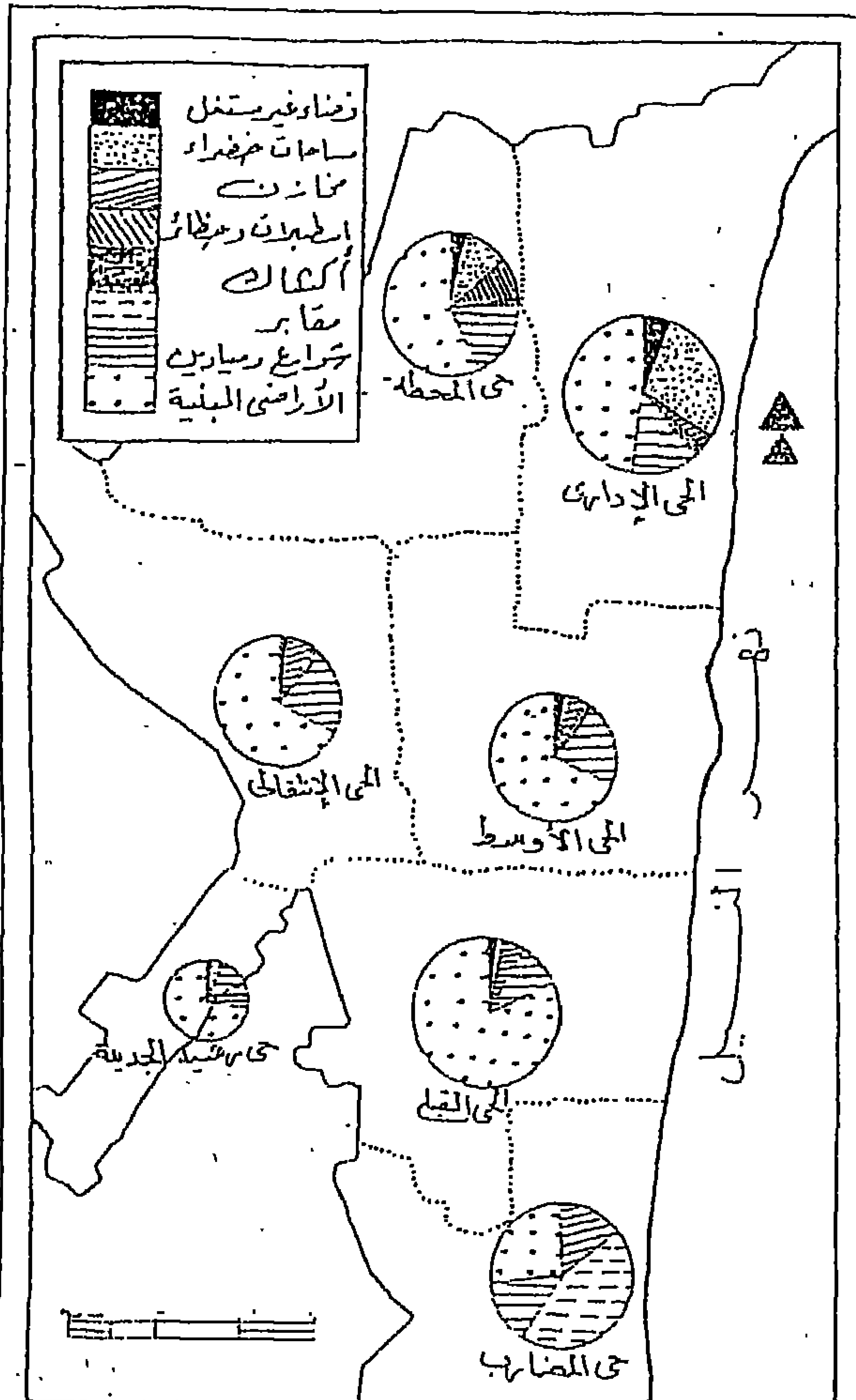
الحى	النمط الإسلامى	النمط التقليدى	النمط الحديث	عشش	غير مبين	جملة
الحى الإدارى	٤,١	٢٥,٦	٦٨,٩	١	٠,٧	١٠٠٪
حى المحطة	٠,٨	٥٦,٥	٣٦,٤	١٠	٤,٧	١٠٠٪
الحى الانتقالى	١,٩	٥٤	٣٨,٧	؟	٥,٤	١٠٠٪
حى الوسط	٤,٣	٤٣,١	٥٠,٤	–	٢,٢	١٠٠٪
حى القبلى	١,٦	٦٥,٣	٣١,٤	٣	١,٣	١٠٠٪
رشيد الجديدة	–	٣٣,٣	٦٥,٦	١	–	١٠٠٪
حى المضارب	٢٠	٤٢,٩	٣٧,١	–	–	١٠٠٪
الجملة	٢,٥	٥٣,٣	٤٠,٧	١٥	٣	١٠٠٪

مادة البناء :

يمكن القول بأن جميع المبانى فى مدينة رشيد ، القديمة فيها والحديثة – المخطط منها والعشوائى – مبنية من الطوب الطينى المحروق (الطوب الأحمر) وتختلف رشيد فى ذلك عن المدن الإقليمية الأخرى ذلك لأن رشيد هى المكان الأول التى توطنت فيها صناعة الطوب ولم يرد إلى رشيد الحجر الجيرى كمادة بناء أساسية للمساكن إلا فى الفترة المعاصرة حيث تدهورت صناعة الطوب إضافة إلى استبدال الطوب الطينى بالطوب الطفلى أو الرملى وهى بدايات جديدة فى مدينة رشيد بدلا من ورش الطوب الأحمر إلى مواد مناظرة .

ثانيًا - الفضاء واستخداماته فى مدينة رشيد :

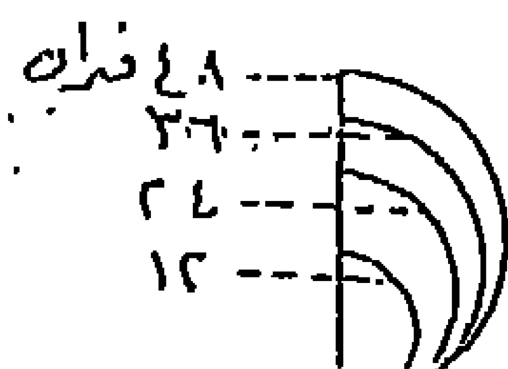
لا شك فى أن مدينة رشيد رغم تكتلها وارتفاع كثافة المبانى بها فإن الفضاء يشكل بعداً مهماً فى استخدام الأرض فى رشيد ذلك لأن طبيعة النشاط الاقتصادى الذى يمارسه السكان يستخدم مساحة واسعة أهمها تخزين جريد النخيل وارتفاع نسبة الحظائر الملحقة بالمساكن وأن المقابر تشكل مساحة واسعة من حيز المدينة . إذا كانت تلك هى الصفة المهمة لمدينة رشيد والتى تميزها عن المدن المحلية الدلتاوية الأخرى فإن شخصية كل حى من أحياء المدينة تتأكد من خلال التوزيع النسبى لاستخدام الفضاء فى كل حى . ما دامت فكرة ترك مساحة من الأرض للاستخدام فإن نسبة الاستخدام تختلف فى المدينة من استخدام لآخر .



التوزيع النسبي للأراضي غير المبنية في الأحياء

الدوائر النسبية تعبر عن

المسطح المكاني للأحياء



شكل (٨)

جدول رقم (٢٤) استخدامات الأرض الفضاء فى مدينة رشيد

نمـط الاستخـدام	المسطح (م٢)	٪ من إجمالى الفضاء مع الشوارع	٪ من الفضاء دون الشوارع	٪ من المنطقة
أرض خالية	٢٦٤٩٥	٥,٨	١٠,٥	٢,٧
مساحة خضراء	٧٢١٠٨	١٥,٨	٢٨,٦	٧,٥
مساحات التخزين	٥٧٥٥٩	١٢,٧	٢٢,٦	٦
مساحات تربية الحيوان	٢٠٩٥٠	٤,٦	٨,٣	٢,٢
الأكشاك	٨٠	٠,٢	٠,٤	٠,١
المقابر	٣٧٩٥٠	١٦,٣	٢٩,٤	٧,٦
الجملة	٢٥١٩٥٠	٥٠,٤	١٠٠	٢٦,١
الشوارع والميادين	٢٢٠٨٤١	٤٤,٦		١٧,٨
الجملة	٤٥٣٧٩١	١٠٠		٤٣,٩

وقد اتضح من الجدول والدراسة الميدانية أن قطع الأراضى الفضاء غير المبنية تتداخل وسط الحيز المبنى إذ تشكل تلك نسبة ٢٢ ٪ من إجمالى الأراضى الفضاء ولوحظ أيضًا أن الشوارع والميادين العامة تشكل ٤٧ ٪ من إجمالى الأراضى الفضاء . ولوحظ أيضًا أن معظم الأراضى غير المبنية مستخدمة بالفعل ولها وظيفة مهمة فى سيادة التركيب الاقتصادى لمدينة رشيد .

وقد اعتبر فى الجدول أن المساحات الخضراء فى المدينة تشمل المتخللات الزراعية فى حيز المدينة الحضرية إضافة إلى مساحة ترفيهية وحيدة تقع فى الحى الإدارى ولا تزيد مساحتها عن ٤٠٠ متر مربع ، ولا شك فى أن المتخللات الزراعية تخضع للتبوير تدريجيا تمهيدًا لتقسيم الأرض تقسيماً عقاريا كأرض بناء وليس كأرض زراعية أى تباع بالمتر المربع وليس بالقيراط أو الفدان . ويشكل التخزين وظيفة مهمة فى اقتصاد رشيد خاصة بالنسبة لصناعات الطوب الطفلى وصناعة ضرب الأرز وتخزين جريد النخل وصناعة القوارب والصنادل النهرية وتشغل تلك الاستخدامات المواد الخام بالإضافة إلى المنتج النهائى .

وتتداخل المساحات المخصصة لتربية الحيوان (من أجل اللحوم) مع الحيز السكنى خاصة فى حى المحطة والحى الأوسط والحى الانتقالى . ولا تشكل الأكشاك ظاهرة مهمة فى رشيد ولكنها مبان خفيفة فى معظمها غير مرخص لها وهى مخصصة لبيع المواد الغذائية الخفيفة ومقاه عشوائية وهى ظاهرة بسيطة فى مساحتها ونسبتها .

ويُظهر الجدول رقم (٢٥) التوزيع النسبى لمساحات الأرض غير المبنية فى أحياء مدينة رشيد والأرض الفضاء بالمدينة .

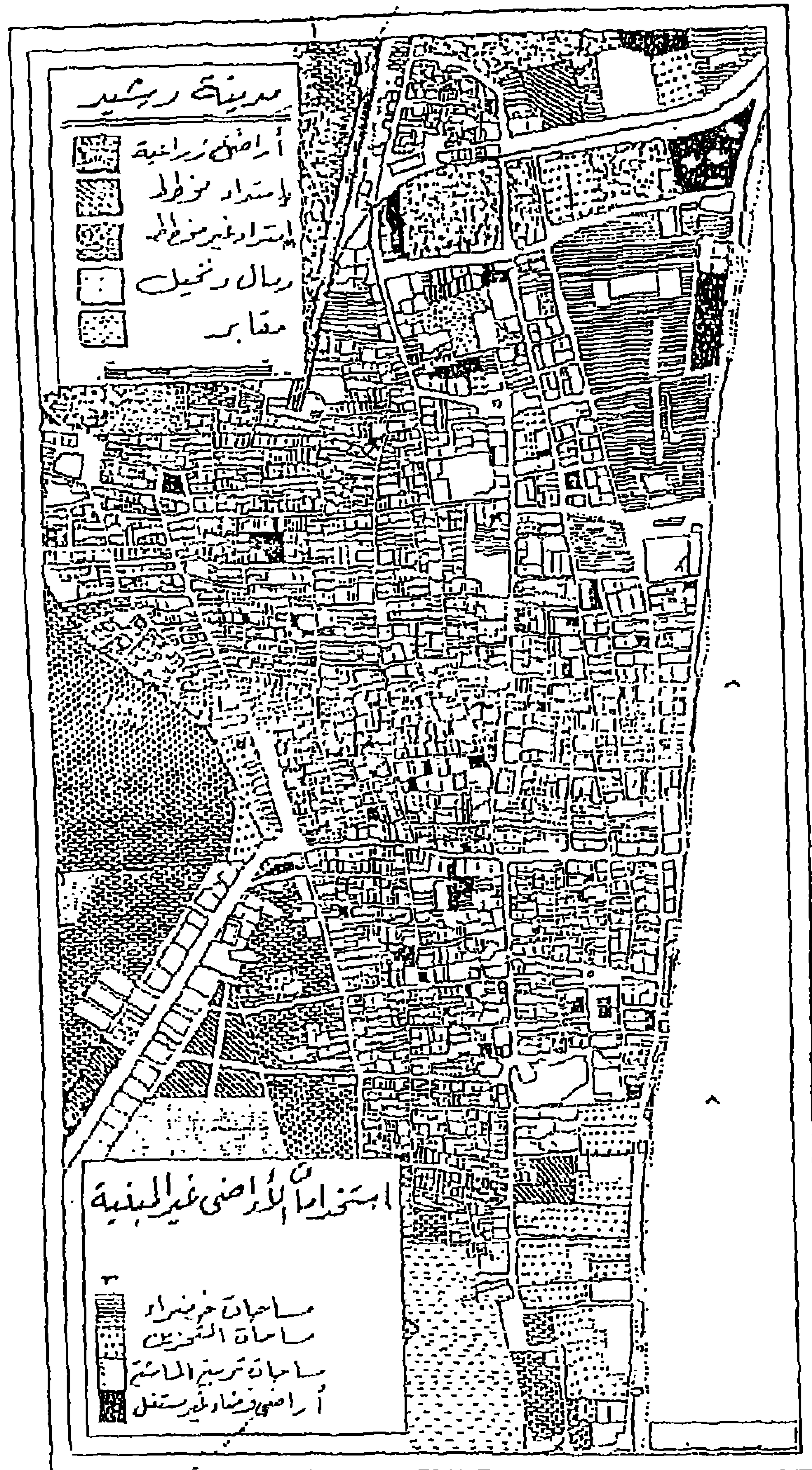
جدول رقم (٢٥) الأراضى الفضاء فى أحياء رشيد

الحى	جملة الأراضى الفضاء (م٢)	نسبة الأراضى غير المبنية إلى جملة المدينة
الحى الإدارى	٧٦٠٤١,٦	٢٢,٥
حى المحطة	٣٤٣٤٧,٩	١٣
الحى الانتقالى	١٤٠٢٦,٣	٩,٣
حى الوسط	١٣٣٩٠,٣	١٠,٧
حى القبلى	١٣٧٧٣,٤	٩,٩
رشيد الجديدة	٩٨٣٠٠,٥	٢٧
حى المضارب	٢٠٦٥,٥	٧,٦
الجملة	٢٥١٩٥,٣	١٠٠٪

وما دام الفضاء يشكل بعداً مهما فى مدينة رشيد فإن هذه المساحات التى تُعد كبيرة نسبيا قياساً إلى المدن المختلفة الأخرى فإن هناك أراضى واسعة يمكن استيعاب بناء بها وتعتبر احتياطيا عقاريا يسمح ببناء عدد من المساكن ويشكل ذلك بعداً مستقبليا فى مدينة رشيد وتظهر فى الجدول التالى مساحات الأرض التى يمكن البناء عليها فى المستقبل القريب .

جدول رقم (٢٦) المساحات الفضاء التى يمكن البناء عليها

الفئة / المسطح	م٢	٪ من الإجمالى	٪ من الأراضى غير المبنية	٪ من المنطقة
فضاء غير مستغل	٢٧٢٠٣١	٣,٧	١,١	٠,٣
حدائق خاصة	٣١٦٧,٤٤	٤,٤	١,٣	٠,٣
مستودعات	٥٠٩٨٦,٧٢	٧٠,٦	٢٠,٢	٥,١
إسطبلات	١٤٤٩١,٠٦	٢٠,١	٥,٨	١,٥
أكشاك	٨٨٦	١,٢	٠,٤	٠,١
الجملة	٧٢٢٥١,٥٣	١٠٠٪	٢٨,٨٪	٩,٤٪


مدينة رشيد
أراضي زراعية
إمتداد مخطط
إمتداد غير مخطط
رمال ونخيل
مقابر
استخدام الأراضي غير المبنية
مساحات خضراء
مساحات التخزين
أراضي فضاء غير مستغلة

شكل (٩)

وقد حُسب في الجدول أن الأراضي غير المستغلة هي تلك الأراضي التي تقوم عليها مبان آيلة للسقوط إضافة للخرائب الناتجة عن تهدم المبنى والمساحات التي تشغلها البرك والمستنقعات وهي تشكل بعداً مهما في مدينة رشيد .

واعتبرت الحدائق الخاصة تلك التي تشغل مساحة من القطعة العقارية واستبعدت الحدائق الداخلية في المسكن . أي مساحة التخزين وتربية الحيوان واعتبرت أراضي قابلة للبناء عليها لأن هذا الاستخدام يجب أن ينتقل إلى خارج الحيز الحضري وكذلك الأكشاك والعشش التي يجب إزالتها وإحلالها ضمن وظائف المباني العادية .

مشكلات التنمية الحضرية في رشيد
ونظرة إلى المستقبل

تبرهن الدراسة على أن المشكلتين الاقتصادية والاجتماعية هما مشكلتان خاصتان بالمدينة أي أنهما محليتان بينما تتلخص المشكلة العمرانية في رشيد في مشاكل تخطيط المدن المصرية المتوسطة عامة وعواصم المحافظات الصغرى أو عواصم المراكز الكبرى التي تقع في الدلتا وبالأحرى في نطاقها الشمالي خاصة .

وتبرهن هذه الدراسة أيضاً على أن مسببات هذه المشاكل جميعها تتلخص في ثلاثة عوامل رئيسية هي :

أولاً : الآثار السلبية لبعض المشاريع القومية التي انعكست على المدينة والإقليم ويتمثل ذلك في حفر قناة المحمودية (١٨١٩) الذي تبعه إنعاش مستمر لمدينة الإسكندرية وتدهور مقابل في المدن الدلتاوية الساحلية الكبرى – ومنها رشيد – نظراً للاستغناء عن نهر النيل ذاته كطريق ملاحي يربط الساحل بالداخل واستبداله بالطريق الأقصر، أي ترعة المحمودية ، ثم شق قناة السويس (١٨٦٩) الذي تبعه إنشاء موانئ جديدة وتطوير موانئ مصرية مهمة : بورسعيد والسويس ومن ثم انتفت الحاجة إلى الموانئ الصغيرة التي كانت تلعب الدور الرئيسي في التجارة الخارجية لمصر ، وثالثاً إنشاء السد العالي (١٩٦٤) الذي نتجت عن آثاره الجانبية مشاكل عديدة في المدن التي تعيش على النهر ومنه ، منها مثلاً تدهور حرفة الضنيد (السردين) وصناعة الطوب الأحمر

وتناقص الإنتاجية الزراعية وهى الحرف الأساسية التى يعيش منها سكان هذه المدن بالإضافة إلى نشاط التعرية البحرية على حساب الشواطئ . وكلها نتائج ترتبت على غياب طمى النيل بعد حجزه أمام السد ولم تعوضها حلول بدائل كما كان مخططاً من قبل بناء السد العالى .

ثانيًا – الآثار السلبية لموقع مدينة رشيد ، أى وقوع هذه المدينة فى ظل مدينة الإسكندرية التى تجتذب إليها سكان الإقليم وحاصلاته أكثر مما يتوفر لرشيد كقاعدة للإقليم . ويتطرف موقع المدينة أيضاً فى اتجاه الشمال بالنسبة لمراكز الثقل السكانى والاقتصادى فى الدلتا أى بعيداً نسبيا عن مجال الإنتاج والتسويق والافتقار إلى طريق سهل وسريع يربط رشيد بهذه المراكز وتقع المدينة أيضًا وإقليمها بالقرب من البحر مما نتج عنه ازدياد فى نسب الملوحة بالأرض الزراعية وامتداد لبعض الظواهر الطبيعية التى تعتبر من وجهة النظر الاقتصادية أراضى غير مستغلة ذلك فى بحيرة إدكو وفى النطاق الرملى الذى يمتد بينها وبين ساحل البحر وفى نطاق آخر يحيط بالمدينة ويزحف على مبانيها .

ثالثًا – عدم التوازن فى تركيب المدينة الداخلى ، وكذلك عدم التخطيط فى الامتداد الأفقى للمنطقة السكنية مما أدى إلى وجود نطاق كامل من المناطق العشوائية Bidonvilles يطوق الكتلة السكنية القديمة الغربية ويحرم المدينة من الامتداد الطبيعى المنظم على حساب الرمال ويدفع بمثل هذا الامتداد نحو الشمال حيث تستنزف تدريجيا الأراضى الزراعية لتحويلها إلى أراضى بناء . ويتمثل عدم التوازن من ناحية أخرى فى عدد من المتناقضات تتصف بها خطة المدينة الداخلية ولنذكر من ذلك على سبيل المثال لا الحصر : وجود مساحات كبيرة نسبيا من الأراضى الفضاء التى تتبعثر وسط المساحات المبنية من ناحية والافتقار إلى الفضاء اللازم للامتداد الأفقى من ناحية أخرى ، تركز معظم مبانى الخدمات فى حى واحد من أحياء المدينة من ناحية والافتقار إلى الخدمات الأولية فى بقية الأحياء وإهمال المبانى التاريخية التى تمثل رصيداً سياحيا غنيا والحاجة إلى مصدر للتمويل يساهم فى إنشاء المشروعات الإنتاجية المحلية الجديدة ، واقتطاع الطبقة السطحية الخصبة من الأرض الزراعية لاستغلالها كمادة خام فى صناعة الطوب الأحمر مع وجود امتداد رملى هائل يمكن أن يساهم فى تطوير صناعة الطوب الرملى كبديل مناسب للطوب الأحمر .

والواقع أن هناك جهوداً قد بُذلت للتغلب على كل من هذه المشاكل ولكن هذه الجهود – رغم تعددها ورغم آثارها التى تظهر فى كثير من المجالات – لم تف بكل الغرض المطلوب فهى لم تقدم حلا شاملاً لمشاكل رشيد وإقليمها كما أنها لم تكن موجهة أو متسقة فى إطار خطة عامة تهدف إلى

حل هذه المشاكل فى تعاقب زمني محدد ، ويمكن أن نميز فى الفترة المعاصرة (التى اعتبرت بداية القرن العشرين بداية لها ، أى بعد أن تحولت رشيد من محافظة إلى عاصمة لمركز إدارى) بين ثلاث مراحل أساسية هى :

المرحلة الأولى والتى تمتد من بداية القرن ١٩ حتى عام ١٩٥٢ : شهدت المدينة فيها نشأة جديدة لعدد من الصناعات التى أصبحت فيما بعد حرفاً تقليدية متوطنة فى رشيد ، من صناعة ضرب الأرز (أنشئ أول مضرب فى سنة ١٨٤٠) . وتم ربط المدينة خلالها بالإسكندرية عن طريق إنشاء الخط الحديدى سيدى جابر / البوصيلى / رشيد (سنة ١٨٧٦) كما أنشئ كثير من مبانى الخدمات نظراً لوقوع المدينة فى منطقة تقترب من تفتيش «الخاصة الملكية» فى إدفينا ، يتمثل ذلك فى إنشاء عدد من المدارس (أنشئت أول مدرسة سنة ١٨٧٦) وافتتاح مصيف رشيد الذى ظل مصيفاً ملكيا طول هذه الفترة .

المرحلة الثانية والتى صاحبت ثورة يوليو ١٩٥٢ وتمتد حتى عام ١٩٦٠ : وتظهر إبانها آثار التنمية الاقتصادية والتطوير الاجتماعى فى منطقة رشيد على مستويين : مستوى إقليمى فى استصلاح مساحات واسعة من الأراضى الملحية المجاورة لبحيرة إدكو وإعادة توزيع الأراضى المزروعة على صغار الفلاحين إثر تطبيق قوانين الإصلاح الزراعى . حولت بذلك إذاً مساحات من الأرض غير المنتجة أو ضعيفة الإنتاج إلى أرض زراعية وتبع ذلك جذب سكانى إلى هذه المناطق من مناطق أخرى (المنوفية وبعض محافظات الصعيد خصوصاً) . ونتج عن ذلك من ناحية أخرى مشكلة صيادى بحيرة إدكو الذين أضيروا تبعًا لعمليات التجفيف والذين لم يتقبلوا التحول إلى زراع . ومن ناحية ثالثة تطورت مدينة إدكو التى أصبحت مركزاً لاستقبال الوافدين الجدد ومقراً لإدارة المناطق المستصلحة ، تطوراً سريعاً حتى فاقت بحجمها السكانى رشيد فى زمن قصير . يظهر ذلك أيضًا فى مستوى محلى ، أى على مستوى المدينة فى هيئة إنشاء كثير من الخدمات الجديدة وتطوير الخدمات الموجودة ، والتوسع فى رصف الطرق والشوارع ، وإنشاء كثير من الجمعيات التعاونية الحرفية ، وإمداد المدينة بالماء النقى .... ولكن ينبغى القول من ناحية أخرى أن جانباً مهما فى اقتصاد المدينة قد أضير ببعض آثار ثورة يوليو نتيجة لتعميم التسويق التعاونى لمحصول الأرز ، ولتأميم مضارب الأرز ، ولإنشاء مضرب آلى حديث تزيد كفاءته على كفاءة كل المضارب الأخرى وقد تبع كل ذلك نقص شديد فى مجالات استثمار رأس المال الخاص المحلى كما تبعه عدد من الآثار غير المباشرة كاضمحلال النقل النهرى وصناعة الصنادل للاعتماد على

الشاحنات (اللوريات) فى نقل الأرز من مناطق الإنتاج إلى مناطق التوزيع والاستهلاك . والحقيقة أن تدهور ضرب الأرز واضمحلال النقل النهرى وغياب السردين هى العوامل الأولى التى تسبب عنها معظم ما تعانيه المدينة حالياً من مشاكل .

المرحلة الثالثة التى تبدأ منذ عام ١٩٦١ : أى منذ قانون الحكم المحلى الذى تكون على أثره مجلس مدينة رشيد ليتولى الإشراف والتنسيق بين الخدمات المختلفة والأهم من ذلك ليشرك السكان أنفسهم فى اتخاذ القرارات التى تكفل حل مشاكلهم وليتولى تنفيذ بنود الخطة العامة للدولة فيما يتعلق بمنطقة نفوذه ويبدو أثر كل ذلك واضحاً أكبر من ذى قبل فى حل الكثير من مشاكل المدينة وإقليمها : إصلاح وتطوير فى مظهر المدينة الداخلى والخارجى ، محاولة إنشاء مشروعات إنتاجية جديدة ، المطالبة بتطوير عدد من المشروعات القومية فى المنطقة ، بدء التخطيط لمستقبل المدينة ... إلخ . ولكن كل ذلك لم يؤصل بعد – كما قلنا – فى صورة معطيات محددة أو فى هيئة خطة زمنية ولا يزال التمويل يشكل عقبة كبرى فى هذا المجال .

الخلاصة إذاً ... هى أن الحاجة إلى وضع خطة محلية وإقليمية تهدف إلى الوصول إلى حل شامل لمشاكل التهيئة والتخطيط فى رشيد هى أولوية لابد أن تسبق تنفيذ حل من الحلول .. ورغم أن طموح هذا البحث هو التشخيص فقط فإن نتائج الدراسة التحليلية تفرض عدداً من المقترحات يمكن أن تساعد – فى نظر الباحث – كمحاور لهذه الخطة .

٦ – تطوير موارد الإقليم وإعادة النظر فى كيفية استغلال هذه الموارد :
حل مشكلة نقص مياه الرى وسوء حالة الصرف – تشجيع الأنشطة الزراعية الجانبية (تربية الحيوان) – تنظيم تسويق محصول الإقليم من الخضر والفاكهة ومن الأسماك – تطوير طرق ووسائل الصيد النيلى والبحرى – تنشيط الصناعات الحرفية – إنشاء عدد من مشروعات تصنيع الطوب الرملى – خلق مركب سياحى : إدكو – رشيد – إدفينا ...

٧ – تعديل الخريطة الإدارية : الربط الإدارى بين ضفتى النيل – فصل النواحى التى تقع حالياً خارج نطاق نفوذ المدينة – ضم الإقليم لمحافظة الإسكندرية .

٨ – تطوير الخدمات والمرافق بالمدينة : حل مشكلة نقص مياه الشرب – تنفيذ مشروع الصرف الصحى – إنشاء منطقة صناعية جديدة – حصر المناطق السيئة بطريق دائرى يمنع امتدادها تمهيداً لهدمها تدريجيا – إعادة توزيع مبانى الخدمات بين أحياء المدينة المختلفة .

٩ – توطين مشروعات قومية بالمنطقة وأهمها :

(أ) إنشاء فرع لجامعة الإسكندرية بتأسيس كلية للآثار الإسلامية وتعتبر رشيد بما تحويه من آثار معملاً لطلاب الكلية فى مرحلتى الليسانس والدراسات العليا . وقد شجع إنشاء «فرع رشيد بجامعة الإسكندرية» وجود كلية الطب البيطرى بقرية إدفينا وهى نواة لافتتاح كليات أخرى تتفق مع بنية مدينة رشيد فقد تكون كلية لعلوم البحار بموقع المدينة النهرى ، البحرى ، البحيرى .

(ب) يشجع موقع المدينة على النهر فكرة إنشاء فندق عائم (سفينة) أسوة بما هو موجود فى المدن النهرية (القاهرة - الأقصر - أسوان ...) وقد يكون وجود هذا الفندق عاملاً مشجعاً لاستقطاب السياحة الخارجية (الأجانب) مع غنى المدينة بالآثار .

(ج) تبنى إنشاء مؤسسة تشجع رياضات الماء (التزحلق على الماء – رياضات اليخوت – الصيد النهرى – ربط النهر بالبحر عبر البوغاز) وقد يترتب على ذلك إنشاء قاعدة اقتصادية قوية .

(د) تشجيع ارتياد المدينة من أجل سياحة الآثار خاصة بعد تطوير المدينة من ناحيتى البنية الأساسية والمرافق العامة ويساعد على ذلك قرب المدينة من خط سير الطريق الساحلى الدولى (قرية الجدية) القريبة من المدينة .

(هـ) يضاف إلى ذلك السعى نحو تطوير القاعدة الاقتصادية للمدينة والإقليم وأهمها الصناعات البيئية (صناعة الطوب – صناعة أقفاص الجريد – صناعة القوارب الخشبية – صناعة الصنادل الحديدية – صناعة الأحبال – صناعة الفخار ....) .

فهرس الموضوعات

* أعد خرائط الكتاب الأستاذ : عزت متولى أحمد

المراجعة اللغوية : آمـــال الـــديـب
الإشـــراف الفنـى : هشـــام نـــوار

المجلس الأعلى للثقافة

أصدرت لجنة الجغرافيا بالمجلس الأعلى للثقافة الجزء الأول من كتاب "المدن المصرية" (فى عام ٢٠٠٣) متناولاً مدن الصعيد. وتقدم اللجنة الجزء الثانى الذى يتضمن بعض مدن الوجه البحرى، وسوف تستكمل فى قسم ثانٍ من هذا الجزء، على أن تتبع ذلك بقية المدن المصرية فى جزء ثالث طبقًا لخطة اللجنة.

ولما كانت فكرة الكتاب تعتمد بالدرجة الأولى على بحوث قدمت كرسائل جامعية لنيل درجة الماجستير أو الدكتوراه، مع تحديث البيانات الإحصائية، فإن هذه كانت القاعدة أيضًا فى هذا الكتاب، إلا فى الحالات التى لم تتوفر عنها رسائل، وفى هذه الحالة تم استكتاب بعض المتخصصين فصولاً عن هذه المدن لتكون المعالجة شاملة على الأقل لعواصم المحافظات.

تصميم الغلاف: هند سمير

